

LA RESPONSABILITÉ CIVILE

EN CAS

DE COLLISION DE VÉHICULES

« Arrête, arrête, nous avons de tes dons
pleine mesure... ».

(*L'Apprenti sorcier*, GÖTHE.)

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le 2 Décembre 1931, à 14 heures

PAR

A. LE BONHEUR

JURY. { *Président* : MM. PICARD, *Professeur* ;
 { *Suffragants* { CASSIN } *Professeurs*
 { ESCARRA }

PARIS

LES ÉDITIONS DOMAT-MONTCHRESTIEN

F. LOVITON et Cie

160, RUE SAINT-JACQUES

—
1931

THÈSE POUR LE DOCTORAT

La Faculté n'entend ni approuver, ni désapprouver les opinions émises dans les thèses, ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

LA RESPONSABILITÉ CIVILE

EN CAS

DE COLLISION DE VÉHICULES

« Arrête, arrête, nous avons de tes dons
pleine mesure... ».

(*L'Apprenti sorcier*, GOETHE.)

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le 2 Décembre 1931, à 14 heures

PAR

A. LE BONHEUR

JURY... { *Président* : M. PICARD, *Professeur* ;
 { *Suffragants* { MM. CASSIN { *Professeurs*
 { ESCARRA {

PARIS
LES ÉDITIONS DOMAT-MONTCHRESTIEN
F. LOVITON et Cie
160, RUE SAINT-JACQUES

1931



INTRODUCTION

« Deux autos s'accrochent. Deux morts et quatre blessés. » ... « Un taxi heurte une camionnette, un voyageur est tué, trois personnes sont blessées. » ... « Neuf personnes sont blessées dans une collision d'autos. » ... « Un cycliste qui s'entraînait est tué dans une collision. » ... « Motocyclette renversée par une automobile. » ... Il est maintenant presque impossible d'ouvrir un journal sans y trouver de semblables nouvelles. Au contingent de victimes que chaque jour apporte avec lui, s'ajoutent les hécatombes massives qui suivent les dimanches ensoleillés ou les jours de fête, sans compter tous les accidents que les journaux ne rapportent pas, à cause de leur moindre gravité.

Mais si la circulation est devenue digne de figurer au même rang que les catastrophes les plus meurtrières, ses méfaits ne se bornent pas à semer le deuil dans les familles : bien que les journaux ne mentionnent pas les accidents qui n'ont occasionné que des dommages matériels, ceux-ci, qui sont de beaucoup les plus nombreux, causent journellement des pertes considérables. Dans les collisions d'automobiles, notamment, il n'est pas rare que les voitures

entrées en contact soient mises hors d'usage, voire complètement broyées.

Dans certaines de ces hypothèses, il pourra y avoir des sanctions d'ordre pénal (condamnation pour homicide par imprudence ou pour blessures involontaires) ou administratif (retrait du permis de conduire) contre les personnes reconnues responsables de l'accident. Mais, même en l'absence de semblables sanctions, dans tous les cas, le conducteur responsable de la collision devra réparer les dommages causés par sa faute. Cette réparation n'est pas négligeable : l'on a vu des tribunaux condamner l'auteur de l'accident ou son assureur à payer plusieurs centaines de mille francs de dommages-intérêts à la victime. Or, s'il est nécessaire que les victimes soient indemnisées, il n'en est pas moins vrai que cette sanction est souvent très dure pour le conducteur fautif, qu'elle peut parfois ruiner complètement : aussi est-il indispensable qu'une semblable charge ne tombe pas au hasard et que l'on détermine avec certitude qui doit répondre des suites de l'accident.

Dans le plus grand nombre des cas, la recherche de l'auteur responsable sera assez facile, car il aura été possible de relever une faute contre l'un des conducteurs. L'hypothèse classique est la violation d'une des nombreuses prescriptions du Code de la route : le chauffeur d'une automobile aura fait un brusque virage sans avertir les conducteurs des voitures qui le suivaient, ou bien il aura voulu doubler un autre véhicule, alors qu'une voiture venait en sens inverse; c'est l'automobiliste qui traverse un carrefour dangereux avec le pied sur l'accélérateur, ou celui qui, la

nuît, aveugle avec ses phares les autres conducteurs. Les automobilistes ne sont d'ailleurs pas les seuls à enfreindre les règlements: il faut aussi mentionner les conducteurs de voitures attelées, qui semblent ignorer les règles les plus élémentaires du Code de la route, et qui, par exemple, circulent en pleine nuit avec un éclairage insuffisant; ou bien encore les cyclistes qui oublient que la route ne leur appartient pas d'une manière exclusive. Il y a aussi les amateurs de vitesse: le motocycliste qui passe en trombe, dans un nuage de poussière et un vacarme assourdissant, le petit cycle-car dont le propriétaire met son point d'honneur à doubler ironiquement les plus puissantes voitures. Mais ce sont les automobilistes qui causent la grande majorité des accidents, et comme le Code de la route s'est montré particulièrement exigeant à leur égard, il sera en général aisé de découvrir une infraction les constituant en faute. Lorsqu'il en sera ainsi, le règlement de la réparation des dommages ne fera aucune difficulté. Par application de l'article 1382 du Code civil, le conducteur fautif sera condamné à indemniser sa victime ou les ayants cause de celle-ci. Il peut également arriver que l'on établisse une faute à la charge de chacun des conducteurs de véhicules entrés en collision; il y aura lieu de tenir compte, alors, de l'importance des fautes commises pour fixer en conséquence la part de réparation incombant à l'un et l'autre conducteur. Enfin, il peut se faire que la collision soit due à la faute d'un tiers; et, dans cette hypothèse, toute la responsabilité retombera sur cette tierce personne.

Dans tous ces cas, le droit commun de la responsa-

bilité délictuelle fonctionne d'une manière satisfaisante. Les articles 1382 et 1383 du Code civil pourront — il est à peine besoin de le signaler — servir de base à une réparation lorsque le conducteur de l'une des voitures qui se sont heurtées, sans avoir contrevenu à aucune des prescriptions du Code de la route, s'est cependant rendu coupable d'une imprudence ou a négligé certaines précautions qui auraient pu avoir pour effet d'empêcher l'accident de se produire.

Dès l'instant que l'on a pu prouver la faute commise par un des conducteurs et qu'il y a une relation de cause à effet entre cette faute et la collision, l'application, en cette matière, de la théorie traditionnelle de la faute ne soulève pas de difficultés très nombreuses ni insurmontables. Sans méconnaître l'importance de l'interprétation du Code de la route, — interprétation qui soulève un certain nombre de questions aussi délicates que pratiques, — nous n'entreprendrons pas de rééditer ici les nombreux et intéressants commentaires qui en ont déjà été donnés¹. La jurisprudence est d'ailleurs à présent fixée sur la plupart des points qui pouvaient donner lieu à controverse.

Mais, à côté de ces espèces où le rôle du juge est relativement aisé, il y a les autres, heureusement moins nombreuses, où les causes de la collision sont demeurées inconnues. Ce n'est pas seulement, alors, la mort des victimes ou la destruction des voitures qu'il faut déplorer : c'est aussi dans le domaine du

1. V. la bibliographie, à la fin de notre travail.

droit que la collision exerce ses ravages, car le juge se trouve obligé de choisir entre les victimes, qu'on ne peut laisser sans réparation, et les conducteurs indemnes, qu'il serait injuste de condamner pour un accident qui n'est peut-être pas dû à leur faute. Le juge risque de tomber dans l'arbitraire le plus complet, et la collision entraîne ainsi, à sa suite, un véritable désastre juridique. C'est précisément la solution de ce difficile problème que nous nous proposons d'étudier ici et qui fait le sujet même de notre thèse.

Lorsque les circonstances dans lesquelles s'est produit le choc de deux ou de plusieurs véhicules n'ont pu être établies, les règles habituelles de la responsabilité deviennent nettement insuffisantes. L'application de l'article 1382 du Code civil conduirait dans tous les cas à débouter les victimes, faute de preuve. Cette solution était inacceptable, aussi la jurisprudence a-t-elle cherché un moyen de dispenser la victime de cette preuve impossible à faire.

Ce moyen, elle l'avait à sa portée : il suffisait d'appliquer aux véhicules la présomption de faute qu'elle s'était ingéniée, au cours d'une longue évolution, à tirer du paragraphe premier de l'article 1384 du Code civil, aux termes duquel « on est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait... des choses que l'on a sous sa garde ». Ce texte était assez souple pour que, suivant la doctrine présentée par le premier président Ballot-Beaupré dans son discours du Centenaire du Code civil et rappelée par le procureur général P. Matter dans ses conclusions

lors de l'arrêt des Chambres réunies du 13 février 1930, il fût possible de l'interpréter conformément « aux réalités et aux exigences de la vie moderne ». Or, parmi les besoins de la vie moderne, la nécessité de porter remède aux inconvénients d'une circulation devenue trop intense n'est pas au nombre des moins pressants. C'est aujourd'hui développer un lieu commun que de parler des dangers sans cesse croissants de la circulation. Bornons-nous à citer un passage du journal *le Temps* (n° du 11 août 1930) qui nous donne quelques chiffres : « En 1924, on a compté 1.616 personnes tuées par des accidents d'automobile. En 1925, le total des victimes de cette catégorie s'est élevé au chiffre de 2.089. L'année 1926 ajoute 2.160 noms à cette liste funèbre, La statistique de 1927 a constaté 2.379 accidents du même genre. En 1928, 2.941 personnes ont été tuées de la même façon. Le triste bilan de l'année 1929 atteint le chiffre de 3.717 accidents mortels. C'est-à-dire qu'en l'espace de six ans nous avons perdu, de cette manière, environ 15.000 personnes, ce qui équivaut à la population d'un chef-lieu d'arrondissement. Et si l'on tient compte des blessés, dont le nombre, d'après des renseignements autorisés, « peut être évalué à vingt fois celui des morts », la plus simple des opérations d'arithmétique nous révèle un fléau qui, au cours des années dernières, sur notre territoire, a pu atteindre près de 300.000 personnes dans leur vie ou dans leur santé. Est-il beaucoup de calamités plus redoutables ? » Ces accidents sont dus, pour la plupart, aux voitures automobiles, plus d'un million de ces véhicules circulant actuellement sur les routes de France. Il faut y joindre ceux occasion-

nés par les autres catégories de véhicules : voitures attelées, motocyclettes (plusieurs centaines de mille) et bicyclettes (plusieurs millions). Si ces véhicules, se heurtant entre eux, causent souvent la mort de leurs occupants, plus souvent encore ce sont les inoffensifs piétons qui font tous les frais de ce monstrueux sacrifice au dieu de la vitesse. Le système de la jurisprudence est alors venu au secours des victimes, en les dispensant de prouver qu'une faute a été commise. Désormais, elles n'ont qu'à établir la matérialité de l'accident et, par le jeu de la présomption de l'article 1384 du Code civil, l'auteur du dommage est automatiquement déclaré responsable, à moins qu'il ne prouve l'existence d'une cause étrangère de nature à dégager sa responsabilité. Mais, si l'application de l'article 1384 du Code civil paraît simple et équitable lorsqu'il s'agit de protéger les malheureux piétons contre les véhicules écraseurs, la question se complique dans le cas de collision entre véhicules. Fallait-il alors, dans toutes les hypothèses, appliquer la présomption ? C'est ici que la plus complète des confusions règne dans la jurisprudence, chaque tribunal interprétant l'article 1384 à sa manière, de telle sorte que de nombreux systèmes ont été tour à tour mis à l'essai. Certains d'entre eux ont déjà été écartés par la Cour de cassation, mais, sur les autres, une grande incertitude subsiste encore dans la doctrine et dans la jurisprudence.

On a beaucoup écrit sur l'application de l'article 1384 du Code civil aux collisions de véhicules : la question prêtait à la controverse et était de nature à susciter nombre d'intéressantes études doctrinales.

Aussi serions-nous bien téméraire si nous pensions pouvoir apporter dans ce débat des idées très nouvelles ou tout à fait originales. Telle n'est pas notre intention. Nous nous proposons seulement ici de « faire le point », ne serait-ce que pour montrer l'insuffisance des systèmes auxquels la jurisprudence a cru, en dernier lieu, pouvoir s'arrêter.

PLAN DE TRAVAIL

Avant d'aborder l'étude du fonctionnement de l'article 1384 du Code civil dans le cas de collision entre véhicules, nous avons pensé qu'il n'était pas inutile de jeter un coup d'œil rapide sur l'ensemble de la question. Aussi, afin de commencer par l'hypothèse la moins compliquée, consacrerons-nous quelques pages à l'application de l'article 1382 du Code civil. Comme nous l'avons dit plus haut, notre intention n'est pas de traiter en détail les multiples cas où il y a faute prouvée à l'encontre des gardiens de véhicules. Nous nous bornerons à examiner ici un point qu'il nous a paru intéressant de préciser : c'est l'hypothèse assez pratique et pourtant mal connue de la faute initiale et déterminante, dont nous essayerons de déterminer le champ d'application.

Nous passerons ensuite à l'étude de l'article 1384 du Code civil. Après avoir brièvement exposé les divers procédés au moyen desquels la jurisprudence, avant l'arrêt des Chambres réunies du 13 février 1930, s'était efforcée de limiter la portée de la présomption de faute de l'article 1384 du Code civil, nous nous arrêterons plus longuement à l'examen des systèmes proposés après que les Chambres réunies

eurent écarté les distinctions antérieurement admises.

Notre travail comprendra donc deux livres. Le premier, très court, sera réservé à l'étude de la faute initiale et déterminante. Le second, consacré à l'article 1384, paragraphe premier du Code civil, étudié dans son application aux collisions de véhicules, se divisera en deux parties, correspondant aux deux périodes dont l'arrêt des Chambres réunies marque la séparation.

LIVRE PREMIER

Application de l'Article 1382 du Code Civil : La faute initiale et déterminante

LIVRE PREMIER

Application de l'Article 1382 du Code Civil : La faute initiale et déterminante.

Parmi les difficultés d'application du Code de la route, nous n'étudierons ici que celle qui se présente dans l'hypothèse suivante : à l'angle de deux voies, un automobiliste prend à tort son virage à gauche, sans corner et à vive allure. Cet automobiliste est en contravention avec les règlements. A ce moment, une voiture tenant sa droite arrive en sens inverse de l'autre voie. Pour éviter l'accident, le conducteur de cette dernière donne un coup de volant sur sa gauche et, ce faisant, il se met, lui aussi, en contravention. Cependant, au même instant, le conducteur du premier véhicule reprend sa droite, et la collision, que le second avait essayé d'éviter, se produit. La faute du premier automobiliste a été la faute initiale qui a déterminé celle de l'autre conducteur.

Prenons un autre exemple : un automobiliste dépasse un autre véhicule à gauche, conformément aux règles prescrites, mais il néglige de reprendre sa droite tout de suite. Ceci est la faute initiale et déterminante. Un autre véhicule, qui tenait sa droite, vient

en sens inverse. Voyant que le passage n'est pas libre, le conducteur de cet autre véhicule, afin d'éviter une collision imminente, se porte sur sa gauche. Le premier conducteur s'avise, à la même minute, de revenir sur sa droite, et le choc se produit.

La question qui se pose, dans les hypothèses analogues à celles dont nous venons de parler, est de savoir si l'automobiliste qui a commis la faute initiale doit réparer l'intégralité du dommage ou s'il y a lieu à responsabilité partagée, sous prétexte que la collision est la résultante de deux faits fautifs. Le problème, il est vrai, n'offre pas un grand intérêt doctrinal. Ainsi que le remarque M. Hugueney, dans une note au Sirey, 1925.1.289 (sous un arrêt de la Chambre civile du 9 février 1925) : « La Cour suprême l'a consacrée (la doctrine de la faute initiale) très discrètement, comme une doctrine qui va de soi, sans aborder le problème de face, sans même soupçonner les controverses passionnées qu'a soulevées à l'étranger, en Allemagne en particulier, cette notion de causalité qu'en France nous dédaignons d'approfondir et qui peut-être ne mérite, comme le note un auteur suisse (Guex, *La relation de cause à effet dans les obligations extra-contractuelles*, thèse, Lausanne, 1904, p. 11), « ni cet excès d'honneur ni cette indignité. » Mais à défaut de difficultés d'ordre théorique, il peut y avoir tout au moins, dans le fonctionnement du système de la faute initiale et déterminante, une appréciation de fait des plus délicates pour les juges.

Dans des cas de ce genre, il se trouve des tribunaux pour décider qu'il y a responsabilité partagée entre les conducteurs des deux véhicules, solution qui nous

paraît proche parente des fameux jugements du grand roi Salomon. Citons notamment en ce sens un arrêt de la Cour de Lyon du 2 février 1928 et un arrêt de la Cour de Paris du 7 décembre de la même année.

Dans l'arrêt de la Cour de Lyon du 2 février 1928 (Marrel c. Faure, *Moniteur judiciaire de Lyon*, 31 août 1928), il s'agissait d'une collision entre une automobile qui avait la priorité de passage et une autre automobile qui, débouchant d'une rue moins importante, n'avait pas laissé la voie libre, comme il aurait fallu le faire. Le Tribunal de commerce de Saint-Etienne, par un jugement rendu le 25 juin 1925, avait déclaré que Marrel, le conducteur qui avait contrevenu aux règles sur la priorité, était seul responsable de la collision. La Cour de Lyon a infirmé cette décision. « Attendu, — constate la Cour de Lyon, — que Marrel aurait dû, en arrivant au croisement, ralentir et même s'arrêter pour laisser le passage libre aux véhicules circulant sur cette voie principale (celle dans laquelle se trouvait l'automobile de Faure); qu'au lieu de cela il a maintenu sa vitesse et provoqué ainsi la collision; qu'il a donc commis une négligence engageant sa responsabilité... » Cependant, l'automobiliste Faure, qui circulait sur la voie principale, « aurait forcé de vitesse et obliqué vers la gauche pour essayer de passer devant le camion... par cette manœuvre maladroite, il a été cause lui aussi de l'accident ». La Cour de Lyon, en conséquence, décide qu'il y a faute commune des parties et que la responsabilité doit être partagée.

L'arrêt de la Cour de Paris (7 décembre 1928, Jallu c. Deschamps, *Revue des usagers de la route*, mai

1929, p. 2969) se rapporte également à une collision de voitures arrivée dans un croisement. L'automobiliste Deschamps, qui roulait à allure modérée en tenant le milieu de la route (il en avait le droit, aucun autre véhicule n'étant en vue) vit brusquement surgir sur sa droite l'automobile de Jallu. Ce dernier, qui débouchait d'un chemin transversal, avait tourné à toute vitesse, sans corner, et en prenant sa gauche pour virer « à la corde ». Pensant que Jallu n'aurait pas le temps de traverser la route pour reprendre sa droite, Deschamps, afin d'éviter la collision, obliqua vers la gauche, et les deux voitures se heurtèrent. La Cour de Paris a rendu un arrêt ainsi rédigé : « Considérant qu'il résulte nettement des témoignages recueillis, que Jallu marchait à toute vitesse, qu'il n'a pas corné en abordant le virage, qu'il effectuait ce virage à la corde, en rasant le trottoir; qu'au contraire Deschamps marchait à allure modérée ne dépassant pas quinze kilomètres et qu'il avait actionné son signal avertisseur à l'approche du croisement des deux chemins; mais considérant que Deschamps, qui tenait le milieu de la route, a pris la gauche, et qu'il a ainsi commis une faute en n'observant pas strictement les règles de la circulation; que le Tribunal a estimé, à tort, qu'il a pu commettre cette infraction pour mettre à l'abri son existence; que cette manœuvre critiquable apparaît bien comme ayant déterminé pour partie la collision; considérant que, de son côté, Jallu, en dehors même des fautes ci-dessus relevées, devait à un carrefour se montrer particulièrement prudent et rester maître de sa vitesse; qu'il suit de là que la responsabilité de l'acci-

dent doit être partagée entre les deux conducteurs. »

Les arrêts de la Cour de Paris et de la Cour de Lyon font des règles du Code de la route une application toute mécanique, dépourvue d'humanité et qui semble ignorer les nécessités pratiques les plus évidentes. Nous oserons dire en outre que ces décisions ne sont pas non plus conformes aux principes juridiques. Il ne faut pas oublier que l'obligation de réparer un dommage que l'on a causé par sa faute ne peut exister que s'il y a une relation de causalité entre la faute et le préjudice. On lit, d'autre part, dans le *Traité pratique de droit civil* de MM. Planiol et Ripert (tome 6 : « Des obligations », première partie, p. 737, n° 538), que, pour apprécier ce lien de causalité « le juge s'inspirera à la fois des principes scientifiques acquis et des notions pratiques courantes sur les phénomènes et la façon dont ils sont produits ». Or, dans les espèces rapportées ci-dessus, les Cours d'appel paraissent ne tenir aucun compte de la pratique de la route et des possibilités matérielles. La Cour de Paris croit devoir, notamment, mettre en doute que l'automobiliste Deschamps ait pu commettre un infraction « pour mettre à l'abri son existence », et elle se borne à apprécier le rapport de la causalité d'une façon purement matérielle.

De semblables appréciations, qui conduisaient à des résultats inacceptables, n'ont pas tardé à encourir la censure de la Cour suprême. Nous avons pu relever deux arrêts de la Chambre des requêtes qui, dans de telles hypothèses, n'admettent pas le partage de responsabilité. Le premier de ces arrêts, rendu le 4 mars 1930 (Castaner c. Philibert, *Semaine juridique*.

1930, p. 767), a décidé, dans un cas analogue à celui que nous avons exposé précédemment (affaire Jallu c. Deschamps), que le conducteur qui a pris à tort son virage à gauche doit être considéré comme seul responsable de l'accident, alors même que l'autre conducteur, pour éviter la collision, a obliqué à gauche. Il en était de même dans la deuxième affaire soumise à la Chambre des requêtes (arrêt du 17 novembre 1930, Rapatel c. Soulier, *Gaz. du Pal.*, 1930.2.972). Le motocycliste Rapatel était venu, dans un tournant, se jeter sur le camion conduit par Soulier; ce dernier avait fait un crochet à gauche pour éviter le motocycliste, mais celui-ci, reprenant brusquement sa droite au même moment, une collision s'en était suivie. Le Tribunal de commerce de Saint-Etienne et la Cour de Lyon déboutèrent Rapatel, victime de la collision, de sa demande en dommages-intérêts, pour ce motif que le conducteur du camion n'avait commis aucune faute. Le motocycliste vit, de même, son pourvoi rejeté par la Cour de cassation. « Attendu, — dit l'arrêt de la Chambre des requêtes, — que, pour débouter Rapatel de sa demande en dommages-intérêts, l'arrêt attaqué se fonde sur ce que la collision entre sa motocyclette et le camion de Soulier est due à une série d'imprudences commises par Rapatel lui-même qui a pris un tournant le conduisant sur une voie très fréquentée dont un pan de mur lui masquait la vue, à sa gauche, et à une vitesse excessive, puis, tout près du camion, s'est porté brusquement sur sa droite; qu'il constate qu'aucune faute n'a été relevée contre Soulier, qui tenait régulièrement sa droite et roulait à une allure modérée, et déclare qu'on ne sau-

rait lui reprocher d'avoir donné un coup de volant à gauche pour éviter la motocyclette au moment où elle arrivait sur lui du côté droit où il ne pouvait l'attendre... rejette... »

Notons, dans le même sens, un arrêt de la Cour de Montpellier du 16 décembre 1929 (Gasc c. Martin, *Sem. juridique*, 1930, p. 305, *in fine*), dans lequel on peut lire : « Attendu que le conducteur d'auto qui prend à sa gauche un virage couvert et ne commence à céder la place au véhicule venant en sens inverse qu'à la faible distance de vingt à trente mètres, ne saurait sérieusement critiquer un geste, certainement dangereux (le conducteur de l'autre véhicule avait obliqué à sa gauche) mais excusé par l'intérêt de sa conservation. » Et l'arrêt déclare, en conséquence, que la faute du premier conducteur a été seule génératrice de l'accident. Citons également un jugement du Tribunal civil de Bonneville, en date du 12 novembre 1930 (Dancet c. Gandrille, Répertoire Commaillé, 1931.2.9484). Il s'agissait, dans cette affaire, non plus d'un croisement, mais d'un dépassement. Gandrille avait doublé une camionnette arrêtée sur le bord droit de la route, et il n'avait pas immédiatement repris sa droite une fois la manœuvre achevée. Dancet, qui venait dans l'autre sens, voyant que la route n'était pas libre en face de lui, avait fait un brusque virage sur sa gauche, pour éviter l'automobile de Gandrille, au moment même où ce dernier s'avisait de revenir sur sa droite. Dancet, ayant demandé des dommages-intérêts pour sa voiture détériorée, Gandrille introduisit une demande reconventionnelle. Le Tribunal de Bonneville le déboute en

ces termes : « Attendu que, pour n'avoir pas dégagé à temps la gauche de la chaussée, il (Gandrille) a mis Dancet dans l'obligation de tenter d'éviter une collision par un brusque oblique à gauche, que cette manœuvre a été motivée par la propre faute de Gandrille fils, qui n'a pris sa droite qu'au moment même où la collision allait se produire... » Le Tribunal de Bonneville décide donc que Gandrille a provoqué l'accident et qu'il doit en supporter seul l'entière responsabilité.

La Cour de Paris elle-même, qui s'en tenait, dans l'affaire Jallu c. Deschamps, à la stricte observation des règlements, vient de faire l'application du système de la faute initiale dans un arrêt du 2 décembre 1930 (Pollet c. Compagnie générale des Voitures, *Rev. des usagers de la route*, 1931, p. 3745). Cette affaire est un peu plus complexe que les précédentes. Une voiture automobile conduite par le nommé Pollet avait régulièrement dépassé un tramway sur la droite de ce dernier. En avant de la voiture de Pollet, à droite de la voie du tramway, roulait une automobile de la « Syndicale taxis ». La voiture de Pollet, qui allait plus vite que le tramway, avait pu, la voie étant libre, passer devant lui. Aucun accident ne serait arrivé si une autre automobile, appartenant à la Compagnie générale des voitures, qui stationnait, un peu plus loin, le long du trottoir de droite, ne s'était, sans prévenir, brusquement mise en marche, obliquant sur la gauche devant la voiture de la « Syndicale taxis ». Cette dernière, pour éviter le taxi de la Compagnie générale des voitures, avait dû, elle aussi, se porter vers la gauche, barrant ainsi la voie à Pollet, si bien

que celui-ci, perdant l'avance qu'il avait sur le tramway, eut son automobile tamponnée par ce véhicule ; le choc projeta l'automobile de Pollet sur la voiture de la « Syndicale taxis », qui fut également endommagée. Ainsi, dans cette hypothèse compliquée, la collision s'était produite entre le tramway et la voiture de Pollet d'une part, entre celle-ci et la voiture de la « Syndicale taxis » d'autre part, et l'automobile en stationnement n'y avait pas matériellement participé. C'est pourtant cette dernière que l'arrêt de la Cour de Paris a déclaré seule responsable de ce malencontreux carambolage. « Considérant, — déclare l'arrêt, — qu'aucune faute ne saurait être imputée soit à Pollet, soit à la « Syndicale taxis », mais que la faute initiale a été commise par la voiture de la Compagnie générale qui, par son imprudent virage, a causé l'accident... »

Cependant, si certains tribunaux manifestent aujourd'hui une tendance à sanctionner le système de la faute initiale et déterminante, et si, comme nous venons de le voir, la Cour de Paris, notamment, semble renoncer à sa solution première, peut-on assurer que l'idée a suffisamment pénétré dans la pratique ? M. Perraud-Charmantier, qui a particulièrement fait ressortir l'intérêt de la question, affirme (*Semaine juridique*, 1931, p. 618) que « neuf sur dix de ces affaires se résolvent en responsabilité partagée » et il recommande aux avocats « de plaider à fond la faute initiale et déterminante du conducteur qui, le premier en contravention, a rendu nécessaire la manœuvre de sauvetage de l'autre ».

Sans être aussi pessimiste que M. Perraud-Char-

mantier, M. Savatier dit, parlant des « manœuvres *in extremis* », que « sur la manière dont ces manœuvres doivent être appréciées, la jurisprudence ne semble pas être unanime ». « Il est possible, ajoute-t-il, que certaines de ces décisions (celles qui ne justifient pas de telles manœuvres) tiennent à une incomplète habitude de l'automobile chez les magistrats qui les ont rendues, et à l'impossibilité où ils se trouvent, par suite, de réaliser suffisamment en esprit les circonstances de l'accident et l'importance du « coup d'œil » de celui qui veut y parer. » (*Les Lois nouvelles*, 1^{er} juillet 1931, « Le Code de la route et les collisions de véhicules », p. 22 et 23.)

Nous devons avouer qu'il nous est impossible de nous faire une idée exacte du nombre des cas dans lesquels les tribunaux n'appliquent pas le système de la faute initiale, les grands recueils de jurisprudence ne publiant que rarement les décisions de cette nature. Cependant, avec le peu que nous en savons, nous pourrions peut-être préciser et en même temps limiter la notion de faute initiale et déterminante¹.

Nous allons essayer tout d'abord de la distinguer de notions plus ou moins voisines, en citant à l'appui des exemples pris dans la jurisprudence récente.

Une première hypothèse à écarter est celle où la

1. On nous fera peut-être remarquer que la causalité est une question de fait, pour laquelle les juges du fond ont un droit souverain d'appréciation. Cela ne nous paraît pas certain. Les deux arrêts de la Ch. des Req. cités plus haut n'apportent-ils pas la preuve que la Cour de cassation se reconnaît le droit de contrôler cette appréciation? La Cour suprême s'attribue d'ailleurs le droit de vérifier la relation de cause à effet dans d'autres matières que la nôtre : v. Cass. civ., 7 août 1895, S. 96.1.127. V. également une note de M. F. Hubert au S. 1926.1.129 (sous Req. 25 novembre 1924).

collision est le résultat d'une faute unique en concours avec un ou plusieurs faits non fautifs dictés par le désir légitime d'éviter l'accident. En vertu des principes généraux de la responsabilité, il va de soi que seul celui qui a commis la faute peut être condamné à réparer le dommage. Tel est le cas qu'avait à examiner la Cour de Douai, dans un arrêt du 23 janvier 1930 (Debove c. Desmarcheliers et Compagnie des tramways de Lille, Rec. Douai, 1930, p. 83 et *Journal des assurances*, novembre 1930, n° 11, Sommaires, p. 571). Dans cette espèce, une collision s'était produite entre un camion hippomobile et un tramway dont les conducteurs avaient tous deux été éblouis par les phares d'une automobile. « Attendu, déclare l'arrêt, qu'il résulte de l'expertise à laquelle il a été procédé que le conducteur du camion, qui suivait la voie du tramway, située sur le côté droit de la chaussée, obéissant aux signaux avertisseurs du wattman conduisant le tramway qui arrivait derrière lui, obliqua à gauche pour dégager la voie; qu'à ce moment arrivait en sens inverse l'automobile conduite par Debove, dont les phares aveuglants éblouissaient le charretier et le wattman; que l'attelage s'arrêta et fit même un mouvement de recul sur les rails; que le tramway heurta alors la roue arrière droite du camion; que le wattman, qui avait ralenti la vitesse du tramway, arrêta celui-ci après un parcours de cinq mètres environ... » Dans ces circonstances, aucune faute ne pouvait être relevée contre le wattman ni contre le conducteur de la voiture hippomobile. Le chauffeur de l'automobile étant seul fautif, il s'ensuivait naturellement qu'il devait assumer la

réparation de tous les dommages causés au camion et au tramway. L'idée de faute initiale n'avait évidemment pas à intervenir ici.

Elle ne peut pas non plus être invoquée lorsque, dans une collision, on a pu relever, outre la faute d'un des conducteurs, celle de l'autre conducteur ou d'une tierce personne, si cette seconde faute n'avait qu'une relation insuffisamment directe de cause à effet avec le dommage. Il en est ainsi dans l'affaire Despinard c. Bernardon et Bernard (Cour de Dijon, 20 janvier 1930, *Gaz. Pal.*, 1931.1.408). Un conducteur, fautif d'avoir pris un virage où la visibilité était imparfaite sans ralentir et sans serrer sa droite, prétendait rejeter la responsabilité de la collision, qui était résultée de son imprudence, sur le propriétaire d'une haie qui gênait la visibilité. Le propriétaire de la haie était en faute pour ne s'être pas conformé aux règlements administratifs qui l'obligeaient à élaguer sa haie. Mais la Cour a décidé que cette faute n'était pas « la cause directe et efficiente » du préjudice résultant de la collision¹. La faute du propriétaire de la haie avait eu pour seul effet d'obliger l'automobiliste à serrer sur sa droite et à ralentir, et elle ne pouvait donner lieu à réparation que si un préjudice était résulté de cette double obligation où elle mettait le chauffeur de l'automobile. La haie non élaguée avait bien pu être l'occasion de l'accident, mais on

1. Rapprocher avec la doctrine que l'on a appelée la théorie de « l'équivalence des conditions », en vertu de laquelle « la cause n'étant au fond que la somme totale des conditions, il est légitime de retenir à ce titre l'un quelconque des antécédents occasionnels » (note précitée de M. F. Hubert, S. 26.1.129. V. les références contenues dans cette note).

ne saurait considérer la négligence du propriétaire de la haie comme la cause véritable de la collision.

Enfin et surtout, il importe de distinguer la faute initiale et déterminante du cas où plusieurs fautes ont été commises, l'une d'entre elles ayant occasionné ou facilité les autres, mais sans les rendre absolument inévitables. Cette hypothèse s'est présentée dans l'affaire jugée par la Cour de Paris, le 12 avril 1930 (Pichon c. Lerévérènd, *Gaz. Pal.*, du 7 juin 1930). En cette espèce, la bicyclette montée par les mineurs Lerévérènd était venue se jeter contre l'automobile de Pichon, au moment où celle-ci allait la doubler. Les mineurs Lerévérènd avaient certainement commis une imprudence en montant tous deux sur la même bicyclette, ce qui avait pour effet de compromettre l'équilibre et la liberté de direction de la machine. Aussi Pichon avait-il prévu la possibilité d'une collision et il avait même réduit sa vitesse, la maintenant toutefois, de son propre aveu, à plus de trente kilomètres à l'heure. L'automobiliste Pichon avait ainsi, de son côté, commis une faute ayant une relation directe de cause à effet avec le dommage. En effet, d'après l'article 31 du Code de la route, les automobilistes sont tenus non seulement de ralentir mais « même d'arrêter le mouvement toutes les fois que leur véhicule pourrait être une cause d'accident... notamment... lors d'un croisement ou d'un dépassement ». Puisque Pichon avait prévu l'accident, il aurait pu, en s'arrêtant, l'éviter. La faute des enfants Lerévérènd, si elle avait occasionné celle de Pichon, n'avait pas rendu celle-ci inéluctable. La Cour de Paris a donc jugé, avec raison, qu'il y avait responsa-

bilité partagée dans cette affaire, décidant que l'on pouvait reprocher à Pichon « de n'avoir pas ralenti sa marche de telle façon que la collision ait pu être évitée, qu'il devait prévoir » (*sic*). (Notons en passant que la Cour de Paris, tout en décidant qu'il y avait partage de responsabilité, se sert ici du terme « faute initiale » : « Considérant, dit-elle, que... la responsabilité de l'accident devra incomber à celui des deux conducteurs qui aura commis la faute initiale génératrice de l'accident... qu'en fait il résulte des débats et des constatations... que la cause initiale de la collision qui s'est produite entre l'automobile conduite par Pichon et la bicyclette montée par les deux mineurs Lerévérènd est l'imprudence commise par ceux-ci... ». L'emploi de ce terme est, dans ce cas, abusif, car on doit le réserver pour désigner une faute exclusive des autres.) Les mêmes motifs se retrouvent dans un arrêt de la Chambre des requêtes du 30 juin 1931 (Compagnie des tramways de Rouen c. Veuve Chaudrillier et autres, *Gaz. Pal.*, 13 octobre 1931). L'hypothèse était la suivante : une collision s'était produite entre un tramway et un camion automobile. Les deux véhicules, immobilisés, obstruaient les deux voies du tramway, lorsqu'un second tramway, arrivant en sens inverse du premier, vint se jeter contre le camion. Dans cette nouvelle collision, un voyageur du deuxième tramway fut tué. L'arrêt constate que les fautes commises par les conducteurs des véhicules qui s'étaient heurtés d'abord n'excluent pas celle du wattman du second tramway : celui-ci avait été témoin de la première collision et il aurait pu facilement éviter tout autre accident s'il avait ralenti la marche de sa

voiture. « Attendu, déclare l'arrêt, ... que la seconde collision pouvait être prévue et que ce conducteur (celui du deuxième tramway) n'avait pas pris les précautions utiles pour l'empêcher... »

L'hypothèse qui nous intéresse diffère profondément de celles que nous venons d'envisager. Dans les affaires citées plus haut, les conducteurs Deschamps, Martin, Dancet et Soulier s'étaient, en prenant leur gauche, mis en contravention avec le Code de la route, et il est certain qu'ils avaient ainsi concouru d'une manière directe et immédiate à l'accident. Mais peut-on sérieusement leur imputer à faute cette manœuvre tentée en désespoir de cause pour empêcher une collision imminente ? Ces conducteurs avaient, jusqu'au dernier moment, strictement observé les règles prescrites : ils roulaient à une allure modérée, ils tenaient leur droite, ils faisaient fonctionner leurs signaux avertisseurs lorsqu'il le fallait. Leur était-il possible de prévoir les infractions que pourraient commettre les autres conducteurs ? Un automobiliste, même très prudent et très attentif, ne peut pourtant pas deviner que, de tel chemin, va surgir à toute vitesse une voiture qui tient sa gauche, ou que l'automobile qu'il voit venir à sa rencontre, débouchant de derrière une autre voiture qu'elle vient de doubler, va rester sur sa gauche et lui barrer la route. Que peut-il faire dans ce cas ? S'il demeure sur sa droite, il est fondé à penser que l'autre voiture viendra se jeter sur la sienne, et le choc des deux véhicules se heurtant de front risque d'avoir des conséquences très graves. Faut-il freiner ? le résultat serait sensiblement le même. Il ne reste qu'une seule ressource,

c'est d'obliquer à gauche, afin d'éviter le choc ou, tout au moins, de le rendre moins violent. Ainsi, la « manœuvre *in extremis* » apparaît comme le seul acte que pouvait, raisonnablement, faire le conducteur placé dans la situation imprévue où le mettait la faute de l'autre conducteur. Il ne s'agit plus alors d'une infraction doublée d'une imprudence, mais d'un acte raisonné que son auteur pouvait croire efficace pour empêcher un plus grand mal.

On retrouve, en matière pénale, cette idée que la violation des règlements peut être quelquefois justifiée. Citons notamment une décision d'acquittal du Tribunal correctionnel d'Orléans, du 22 avril 1931 (Min. public c. Marin, *Sem. jur.*, 1931, p. 617) rendue en faveur d'un automobiliste qui, afin d'éviter une motocyclette arrivant sur sa voiture après avoir pris un virage à gauche, avait lui-même obliqué à gauche. Le Tribunal correctionnel a jugé qu'il s'agissait là d'un réflexe bien naturel et que d'ailleurs « le choc eût été sans doute plus grave et risquait d'être mortel si la victime avait été atteinte de face alors que la vitesse des deux véhicules aurait été plus grande ». D'autre part, un arrêt de la Cour de Colmar du 22 février 1927 (Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine c. Schindler, *Rev. juridique d'Alsace et de Lorraine*, 1927, p. 451) déclare que les lois de la prudence peuvent imposer à un conducteur l'obligation d'agir autrement que le prescrivent les règles de la circulation.

Nous sommes donc amené à conclure que la violation du Code de la route, lorsqu'elle apparaît comme indispensable pour éviter un accident auquel on ne pouvait échapper d'autre manière, ne doit pas enga-

ger la responsabilité de celui qui la commet. La faute du conducteur qui a dû employer ce moyen pour préserver sa vie doit disparaître devant la faute initiale de l'autre conducteur, seule véritable cause de la collision.

Les quelques exemples que nous avons donnés nous permettent à présent de dégager les conditions qui doivent être réunies pour que l'on puisse dire que, dans une collision, la faute initiale de l'une des parties a déterminé les autres fautes et causé l'accident. Il faut, tout d'abord, avons-nous vu, que les conducteurs qui veulent invoquer la faute initiale et déterminante se soient eux-mêmes conformés aux règlements jusqu'à la dernière minute. Il est indispensable, d'autre part, que la faute initiale, qui a obligé un conducteur à violer les règles du Code de la route, ait présenté pour ce conducteur tous les caractères d'un cas de force majeure. On sait que, de droit commun, il y a force majeure lorsque le fait qui a déterminé le manquement à une obligation était totalement imprévisible et créait une impossibilité absolue d'exécuter ce à quoi l'on était obligé. De même, ici, il faut que la faute du conducteur qui a le premier contrevenu aux règlements ait été impossible à prévoir et que l'autre conducteur n'ait eu à sa disposition aucun moyen régulier d'y parer. A cette double condition, il faut, selon M. Savatier (article déjà cité, p. 22), ajouter celle-ci : « la vraisemblance de l'efficacité de la manœuvre *in extremis* ». En effet, il ne faut pas que le conducteur surpris par la faute d'un autre perde son sang-froid et se livre à des gestes maladroits susceptibles de rendre l'accident inévita-

ble au lieu de le conjurer. Un conducteur de véhicule a l'obligation d'être maître de lui-même autant que de sa voiture. Cependant, il ne faut pas exiger de lui des choses impossibles et, comme le dit le Tribunal correctionnel d'Orléans dans la décision que nous avons précédemment citée (22 avril 1931, *Sem. jur.*, 1931, p. 617) : « Il serait excessif de faire abstraction tant des possibilités matérielles que de la pratique de la route, et d'imposer à un automobiliste l'obligation d'arrêter sa voiture sur place ou de parer, par une habileté, un sang-froid et des réflexes exceptionnels aux conséquences de la faute lourde commise par un autre usager de la route. »

Dès lors que ces conditions sont réunies, la justice exige que l'on écarte la responsabilité partagée pour mettre les conséquences dommageables de la collision à la charge exclusive du conducteur qui a commis la première faute génératrice de l'accident. C'est ce que décidait un vieil arrêt de la Cour royale de Douai, en date du 14 décembre 1846 (*Belva c. Warin*, S. 48.2. 542). La diligence de Saint-Omer, conduite par le postillon Belva, avait, dans l'obscurité, heurté le cabriolet du sieur Warin. Belva était en faute pour n'avoir pas, conformément aux règlements, « cédé la moitié du pavé » à l'autre véhicule; mais son infraction avait pour cause initiale la négligence du sieur Warin, dont la voiture n'était pas éclairée. Warin, blessé dans la collision, avait formé une demande en dommages-intérêts devant le Tribunal correctionnel de Saint-Omer, qui lui avait donné gain de cause. La Cour de Douai a infirmé le jugement. « Attendu, déclare-t-elle, qu'il est établi et reconnu par toutes les

parties que le cabriolet de Warin n'était pas éclairé; qu'ainsi, il est possible que Belva ne l'ait pas aperçu assez à temps pour lui céder la moitié du pavé; que si, en droit, les tribunaux doivent se montrer sévères envers les conducteurs de voitures qui ne se conforment pas aux règlements, la justice se refuse à ce qu'on leur fasse l'application des lois pénales, lorsque, comme dans l'espèce, l'inobservation de ces règlements n'est pas suffisamment établie... » Peut-il en être autrement à quatre-vingt-cinq ans d'intervalle¹ ?

Il convient toutefois de considérer qu'admettre le système de la faute initiale et déterminante en dehors de ces trois conditions nécessaires et suffisantes aboutirait à rendre pratiquement illusoires les dispositions du Code de la route. Celles-ci s'imposent en principe, même si leur observation présente quelque inconvénient ou quelque gêne pour les conducteurs. Ainsi, par exemple, il a été jugé par la Cour de cassation que le conducteur d'un véhicule n'avait droit à aucune excuse s'il dépassait à droite une voiture dont le conducteur s'obstinait à tenir la gauche de la route. On peut s'expliquer ainsi qu'en pratique les cas où l'on doit admettre le partage de responsabilité soient les plus nombreux et que les hypothèses où les tribunaux ont, à juste titre, l'occasion d'appliquer la théorie de la faute initiale et déterminante, soient relativement rares.

1. La jurisprudence a fait application de la faute initiale et déterminante en d'autres matières. V. Cass. civ., 22 novembre 1892, *Crédit Lyonnais c. Brot, Carpentier et autres*, S. 93.1.23; Cass. civ., 27 novembre 1918, *Compagnie des Tramways de Nice c. Somerville*, S. 1921.1.353. V. les notes précitées de MM. Hugueney, F. Hubert et Perraud-Charmantier ainsi que les nombreuses références qu'elles contiennent.

LIVRE SECOND

Application de l'Article 1384, § 1^{er} du Code Civil

LIVRE SECOND

Application de l'Article 1384, § 1^{er} du Code Civil

Si la courte étude du système de la faute initiale et déterminante faite dans notre livre premier nous montre que la trop grande simplicité est l'ennemi de la justice, il va falloir bientôt constater, dans le présent livre, à quel désarroi peut nous mener quelquefois une subtilité excessive.

Nous avons vu, dans notre introduction, comment, en l'absence d'une législation spéciale sur les suites d'accidents d'automobile, la jurisprudence s'est efforcée de protéger ceux qui en avaient été victimes. Nous avons dit que le système de protection existait déjà : dans son célèbre arrêt du 16 juin 1896 (D. P., 1897.1.433, note de Saleilles, S. 1897.1.17, note A. Esmein), la Chambre civile avait, dans le but d'assurer la réparation des préjudices causés par les machines, admis que le paragraphe premier de l'article 1384 du Code civil instituait une présomption de faute à l'encontre de celui qui se sert d'une chose dommageable. Malgré le vote de la loi du 9 avril 1898 relative aux accidents du travail, la jurisprudence conserva la nouvelle présomption tirée de l'article 1384, et elle

put l'appliquer plus tard au domaine de l'automobile.

Avant de passer à l'examen du fonctionnement de cette présomption il nous paraît utile de rappeler brièvement en quoi elle consiste.

La présomption du paragraphe premier de l'article 1384 du Code civil, ainsi que chacun sait, procure à la victime d'un accident l'avantage d'être dispensée de la preuve, toujours difficile, de la faute. Lorsqu'on parle d'une présomption légale, on peut l'envisager à trois points de vue différents. On peut d'abord rechercher quel est son fondement. Sur celui de la présomption de l'article 1384, paragraphe premier du Code civil, la doctrine n'est pas unanime. Le plus grand nombre des auteurs rattachent cette présomption à l'idée de faute. C'est ainsi que l'on peut lire dans le *Traité élémentaire de droit civil* de MM. Planiol et Ripert (11^e édition, tome 2, p. 349, n^o 930) : « En voyant dans cet article une règle générale de responsabilité du fait des choses, la jurisprudence a maintenu le principe que, dans notre droit, toute responsabilité est basée sur la faute. On présume la faute de celui qui a la garde de la chose, parce que la seule existence d'un dommage dû au fait de cette chose suffit à établir qu'il y a eu une faute commise par celui qui en avait assumé la garde et n'a pas pu empêcher le dommage. » MM. A. Colin et H. Capitant pensent également que la responsabilité de l'article 1384 est à base de faute. (V. leur *Cours élémentaire de droit civil*, tome, 2, 6^e édit., p. 402 et s. V. également plusieurs notes publiées au D. P. et au S. par MM. Savatier et P. Esmein, que nous rapporterons plus loin.)

Quelques auteurs sont au contraire d'avis que l'article 1384 consacre l'idée du risque créé. M. L. Josserand, dans son *Cours de droit civil positif français* (tome 2, p. 258, n° 532) écrit notamment : « En réalité, le remède n'était pas à inventer; il existait depuis 1804, il s'étalait dans la disposition générale du premier paragraphe de l'article 1384 qui commande à l'économie de tout le système de la responsabilité de plein droit et qui consacre formellement la responsabilité du gardien d'une chose quelconque sans faire intervenir en aucune façon l'idée de faute. » (Cf. Saleilles, note précitée D. 1897.1.433 et *Les accidents du travail et la responsabilité civile*, 1897; Josserand : *De la responsabilité du fait des choses inanimées*, 1897, et de nombreuses notes au D. P. publiées depuis le début du siècle.)

C'est sans doute pour se tirer de l'embarras où la mettait cette divergence entre les auteurs sur le fondement de la présomption de l'article 1384, paragraphe premier, que la Cour de cassation, dans son arrêt des Chambres réunies du 13 février 1930, a évité de faire usage du mot « faute » et a employé l'expression neutre « présomption de responsabilité ». Pour le moment, nous imiterons la sage réserve de notre Cour suprême, nous proposant de discuter cette question plus loin. (V. Livre second, deuxième partie.)

On peut également envisager la présomption sous le rapport de son étendue d'application. Sur ce point encore, nous renvoyons aux développements qui suivent.

Enfin, on peut étudier la présomption en elle-même, c'est-à-dire étudier son caractère, sa force.

D'après une jurisprudence aujourd'hui constante, la présomption de l'article 1384, paragraphe premier, est absolue, car on ne peut la faire tomber en prouvant l'absence de faute. Cette présomption qui pèse sur le gardien d'une chose, selon les décisions des tribunaux, « ne peut être détruite que par la preuve d'un cas fortuit ou de force majeure ou d'une cause étrangère qui ne lui soit pas imputable ; il ne suffit pas de prouver qu'il n'a commis aucune faute ou que la cause du fait dommageable est demeurée inconnue ». Suivant cette formule, le gardien de la chose dommageable ne dispose donc, pour échapper à la condamnation aux dommages-intérêts, que de trois ressources : prouver le cas fortuit, la force majeure ou la faute d'un tiers. Ceci n'est aujourd'hui contesté par personne : depuis qu'en 1919 la Cour suprême a consacré cette solution, les juridictions inférieures l'ont toujours suivie, et tous les auteurs qui analysent la jurisprudence considèrent cette formule comme irrévocablement acquise, sinon irréprochable. Cependant, il n'était pas inutile de la rappeler ici, car certains auteurs semblent ne pas l'avoir bien présente à l'esprit lorsqu'ils proposent, ainsi que nous le verrons plus loin, des solutions incompatibles avec le caractère que la jurisprudence attribue à la présomption de l'article 1384, paragraphe premier du Code civil.

Si la présomption peut, en principe, être combattue de trois manières, en fait, un seul moyen, la preuve de la faute d'un tiers, peut être utilisé, car la jurisprudence n'admet pour ainsi dire jamais qu'il y a cas fortuit ou de force majeure. Il a été jugé, notam-

ment, que l'éclatement d'une chambre à air, la rupture inopinée de la lame maîtresse d'un ressort, le brusque mauvais fonctionnement des freins, ne constituaient pas des cas de force majeure (V. Gardemat, *Le Code de la route et la responsabilité automobile*, p. 122). La tempête même (Tribunal civil d'Alençon, 6 nov. 1929, D. H., 1930, p. 79) n'a pas été considérée comme un fait susceptible de dégager la responsabilité d'un automobiliste. Quant au dérapage, que certains conducteurs croient pouvoir invoquer, loin d'être une cause d'exonération, il constitue une faute.

Lorsque le gardien de la chose qui a causé un dommage est arrivé à établir que l'accident est dû à une cause qui ne lui est pas imputable, la faute de la victime par exemple, la présomption doit disparaître tout entière. Cette dernière avait pour effet, comme l'a montré M. Bartin (Aubry et Rau, 5^e édition, tome 12, § 750, note 1 *bis*), de déplacer la charge de la preuve : le défendeur ayant fourni la preuve qu'on l'obligeait à faire, la présomption n'a plus aucune utilité. Ainsi que le dit M. Capitant, dans une chronique publiée au D. H., 1931, p. 17, « la présomption n'a plus de raison d'être ; ayant produit son effet légal, elle cesse de s'appliquer et le procès se poursuit conformément aux règles ordinaires de la preuve ». On se retrouve donc dans la situation régie par l'article 1315 du Code civil, en vertu duquel *onus probationis incumbit actori*. Puisque la présomption n'est qu'un déplacement de la preuve, son effet est, suivant l'expression de M. F. Hubert (note au S. 1926.1.129 déjà citée), « forcément indivisible » « ... ou bien, écrit cet auteur, la

personne présumée en faute ne parvient pas à rapporter la preuve contraire, et alors elle reste seule tenue pour le tout; ou bien elle y réussit et alors c'est tout entière que s'écroule la présomption légale, le défendeur n'est plus tenu de rien : c'est forcément tout ou rien, à moins que le demandeur, changeant de tactique, ne parvienne à prouver directement la faute ». M. Jossierand lui-même reconnaît que « la faute fictive présumée du gardien cède devant la faute effective prouvée de la victime; mais le tribunal peut procéder à un partage de responsabilité, notamment s'il est prouvé que l'accident est imputable aux fautes effectives des deux parties » (*Cours de droit civil positif français*, tome 2, p. 253, n° 520).

Ce caractère indivisible de la présomption est d'ailleurs admis d'une manière à peu près unanime par les auteurs et par la jurisprudence. Il est pourtant arrivé à certaines juridictions de l'oublier. Un arrêt de la Chambre des requêtes en date du 25 novembre 1924 (S. 1926.I.129, époux Capeau c. Consorts Lombard, avec la note précitée de M. F. Hubert) a admis le partage de responsabilité dans un cas où la faute de la victime était nettement établie. Mais, comme le remarque M. Capitant (*Chronique précitée*, D. H., 1931, p. 17), cet arrêt n'est qu'un « accident » dans la jurisprudence relative à la présomption de l'article 1384, car il a été précédé et suivi par de nombreuses décisions qui admettent que la présomption doit subsister ou tomber en entier. Cependant, un arrêt tout récent de la Cour de Pau vient de tomber dans l'erreur qu'avait commise la Chambre des requêtes en 1924. Cet arrêt, en date du 19 février 1931 (Rosas-Diaz

c. Miguras et Irastorza, S. 31.2.113), a condamné un automobiliste à payer une indemnité à un cycliste dont la faute était prouvée : « Attendu, déclare la Cour de Pau, que si l'on peut retenir à la charge de Rosas-Diaz (le cycliste) une part de faute importante découlant de son imprudence, de son inhabileté à diriger sa bicyclette, qui le fit aller impulsivement vers l'obstacle, une pareille faute n'est toutefois pas de nature à annihiler entièrement les effets de la présomption qui pèse sur le gardien de la chose cause du dommage... » Puisque aujourd'hui encore une Cour d'appel méconnaît aussi complètement le caractère indivisible de la présomption, nous avons pensé qu'il n'était pas superflu de le rappeler ici, afin de ne pas tomber nous aussi dans une erreur semblable.

Enfin, il va sans dire que la présomption ne saurait avoir qu'un rôle subsidiaire : l'article 1384 ne doit, bien entendu, intervenir que lorsque les circonstances de l'accident ne sont pas dès l'abord connues d'une manière certaine. Si la faute est d'ores et déjà établie, à quoi bon recourir à une présomption ?

Maintenant que nous avons défini la présomption de l'article 1384, paragraphe premier du Code civil, nous allons voir de quelle manière elle a été appliquée par la jurisprudence.

PREMIÈRE PARTIE

L'Article 1384, § 1^{er}, du Code Civil et les collisions de véhicules avant l'arrêt des Chambres réunies de la Cour de cassation du 13 février 1930.

Dès que fut admis le principe de l'application de l'article 1384 du Code civil au cas de dommage causé par une chose inanimée, la jurisprudence fut conduite à se demander si la présomption devait s'appliquer en toutes circonstances du moment qu'une chose inanimée avait contribué à la production d'un dommage. Tout de suite, on s'aperçut qu'il fallait faire des distinctions, sous peine de voir l'article 1384 étendre démesurément son domaine aux dépens des autres textes relatifs à la responsabilité délictuelle. Plusieurs systèmes de discrimination furent alors tour à tour élaborés. Certains d'entre eux ont été définitivement rejetés par la Cour suprême dans plusieurs de ses arrêts, notamment par l'arrêt des Chambres réunies du 13 février 1930 que nous étudierons dans notre seconde partie. La première partie de ce livre sera consacrée aux systèmes antérieurs à l'arrêt solennel de 1930, et nous les examinerons très rapidement, afin de reporter toute notre attention sur ceux que les tribunaux appliquent encore aujourd'hui.

CHAPITRE PREMIER

DISTINCTION ENTRE LE FAIT DE L'HOMME ET LE FAIT DE LA CHOSE

Le plus ancien de ces systèmes est celui qui repose sur la distinction entre le fait de l'homme et le fait de la chose. Nous ne le mentionnons ici que pour mémoire, car la Cour de cassation l'a rejeté dès 1924, et il n'est plus soutenu à présent par personne. Ce procédé a été, pour la première fois, consacré dans un arrêt de la Cour de cassation du 22 mars 1911 (D. P. 1911.1.354). Voici en quoi il consiste : l'article 1384, paragraphe premier du Code civil s'applique aux dommages causés du fait des choses que l'on a sous sa garde ; si le dommage a été causé par le fait de l'homme, c'est dans les articles 1382 et 1383 qu'il faut chercher le fondement de la responsabilité. Ainsi, en présence d'un dommage causé par une chose sous la direction de l'homme, il faudra, pour appliquer la présomption de l'article 1384, s'assurer que c'est bien par la chose inanimée elle-même et non par son gardien que le préjudice a été occasionné. Si donc la chose dommageable est un objet inerte, une chose qui ne peut se mouvoir que sous l'impulsion de l'homme, comme, par exemple, un bâton, un cou-

teau, etc..., il ne peut être question de responsabilité du fait des choses : le dommage, en réalité, a été produit par l'homme. Si, au contraire, la chose renferme en elle-même des forces susceptibles de lui communiquer un mouvement sans que l'homme ait à intervenir, si elle est capable d'une certaine autonomie, si elle présente un vice inhérent à sa nature, par exemple, le dommage qu'elle peut causer ainsi par son propre dynamisme donne lieu à application de l'article 1384 : il y a bien alors, véritablement, « fait de la chose ». C'est ainsi que l'on pourra appliquer l'article 1384 quand un dommage aura été causé par une fuite dans une conduite de gaz, par l'éclatement d'une chaudière, l'explosion de grenades, etc...

En notre matière, la distinction aboutissait à refuser le bénéfice de l'article 1384 au piéton écrasé par un véhicule en marche; ce dernier étant sous la conduite de l'homme, la jurisprudence considérait que les articles 1382 et 1383 étaient seuls applicables. L'article 1384 ne pouvait être invoqué que si le dommage avait été produit par un organe non commandé par la main de l'homme, par exemple si l'accident causé par une automobile était dû à l'éclatement d'un pneu, à la rupture de l'arbre moteur ou au mauvais fonctionnement des freins.

La distinction du fait de l'homme et du fait de la chose, vivement critiquée par M. Ripert et par M. Josserand, a été défendue, dans une certaine mesure, par M. Savatier.

Nous ne pouvons rappeler ici les détails de cette joute entre les trois éminents juristes. La controverse fut suscitée par l'arrêt de la Chambre civile du

29 juillet 1924 (D. P. 1925.1.5, époux Bessières c. Compagnie des voitures « l'Abeille »), le premier arrêt qui, implicitement mais d'une manière non douteuse, a admis l'application de l'article 1384 contre le conducteur d'une automobile en marche, alors que la voiture ne présentait aucun vice susceptible de lui conférer une redoutable autonomie. L'automobile n'eût pas dû, dans cette hypothèse, être considérée comme émancipée de la direction humaine; cependant la Cour de cassation, décidant que son gardien ne pouvait s'exonérer de la présomption de l'article 1384 en prouvant à la fois l'absence de vice et l'absence de faute, a ainsi marqué son intention de rompre avec la distinction du fait de l'homme et du fait de la chose.

Dans la note qu'il a écrite au sujet de cet arrêt (D. P. 1925.1.5), M. Ripert reproche tout d'abord à cette distinction d'être mal fondée. Peut-on, se demande M. Ripert, parler du fait d'une chose, comme on parle du fait de l'homme ou du fait d'un animal ? Entre les choses et les animaux, il existe une différence essentielle, la vie. Sous le fait de la chose, conclut M. Ripert, il y a toujours le fait de l'homme. A cela, M. Savatier (D. P. 1925.2.41) répond qu'il existe des « faits de la chose » qui ne dépendent pas de l'homme. Une chose inanimée peut être mue par la pesanteur; elle peut présenter certaines propriétés, par exemple être inflammable, sujette à exploser. Lorsqu'une chose est conduite par l'homme, on peut distinguer entre le fait de la diriger mal et le fait de perdre sa maîtrise. Si M. Savatier prend ainsi la défense de la distinction entre le fait de l'homme et le

fait de la chose, et critique fortement l'arrêt de la Chambre civile, il ne faudrait d'ailleurs pas croire que la jurisprudence consacrée par la Cour de cassation en 1911 rencontre toute son approbation : il est le premier à reconnaître que l'ancienne distinction aboutissait à des résultats abusifs, le piéton écrasé par un véhicule en marche n'étant pour ainsi dire jamais indemnisé en pratique. Mais M. Savatier avait des raisons plus profondes et d'ordre plus général de critiquer l'arrêt de 1924. La Cour de cassation avait depuis peu décidé que la présomption de l'article 1384 ne pouvait être anéantie par la simple preuve que le gardien de la chose dommageable n'avait commis aucune faute. Cette présomption presque irréfragable donnait à la responsabilité fondée sur l'article 1384 un caractère trop voisin de l'idée de risque pour qu'il fût souhaitable, selon M. Savatier, de voir étendre le domaine de cet article. Si l'on abandonnait la distinction entre le fait de l'homme et le fait de la chose, M. Savatier craignait que l'article 1384 n'arrivât à s'appliquer chaque fois qu'un dommage avait été causé par l'homme au moyen d'une chose quelconque. On eût ainsi été conduit à faire peser une présomption quasi irréfragable de responsabilité sur les moindres gestes de l'homme, et le fondement même de la responsabilité en eût été modifié.

Pour des raisons diamétralement opposées, M. Josserand (D. P. 1925.2.105) approuve sans réserve l'abandon de la distinction et l'application de l'article 1384 aux automobiles en marche. Reprenant les arguments de M. Savatier, il les combat un à un. M. Savatier ayant dit que l'article 1384 risquait de

supplanter tout à fait l'article 1382, M. Josserand répond que l'article 1382 trouvera encore son emploi lorsque l'homme aura causé un dommage au moyen d'une chose dépourvue de dynamisme propre. En outre il n'est pas vrai, selon M. Josserand, que l'homme, pour causer un dommage, se serve toujours de l'intermédiaire d'objets inanimés : il en est autrement dans le cas de dommage purement moral ou d'abus de droit. Ainsi, l'article 1382 pourra toujours recevoir application. Quant à l'automobile, M. Josserand pense qu'il était inexact de la considérer comme une chose docile aux commandements de l'homme. L'automobile en marche ne s'identifie pas à son conducteur, qui n'en est pas complètement maître. D'autre part, n'est-il pas absurde de faire peser une présomption de responsabilité sur le gardien d'une automobile arrêtée et de n'appliquer que l'article 1382 au gardien de l'automobile en marche ? L'automobiliste serait moins sévèrement tenu quand il conduit que lorsqu'il ne conduit pas. D'ailleurs, comment savoir, quand une automobile en marche cause un accident, si le dommage est dû au fait de l'homme ou à une réaction de la chose ?

Nous ne prendrons pas parti dans cette discussion, dont nous avons raccourci l'exposé autant qu'il nous était possible de le faire : cette étude serait inutile, car la distinction du fait de l'homme et du fait de la chose, implicitement abandonnée par la Chambre civile en 1924, a été expressément repoussée par un nouvel arrêt de la même Chambre rendu le 21 février 1927.

CHAPITRE II

DISTINCTION ENTRE LES CHOSES DANGEREUSES ET LES CHOSES INOFFENSIVES.

L'arrêt rendu par la Chambre civile le 21 février 1927, dans la fameuse affaire Jeand'heur, qui devait aller jusque devant les Chambres réunies, marque le commencement d'une orientation nouvelle dans la jurisprudence relative aux accidents d'automobile. Il s'agissait, dans cette affaire, du dommage causé par un camion automobile en marche à un piéton. Un camion automobile appartenant à la Société des Galeries belfortaises avait renversé et gravement blessé la mineure Lise Jeand'heur. La dame veuve Jeand'heur, mère et tutrice de la victime, introduisit une demande en dommages-intérêts, fondée sur la présomption de l'article 1384, contre le gardien de l'automobile. Le Tribunal de Belfort ayant admis le moyen tiré de l'article 1384, les Galeries belfortaises firent appel, invoquant la distinction du fait de l'homme et du fait des choses. La Cour de Besançon, par un arrêt du 29 décembre 1925, a infirmé le jugement du Tribunal de Belfort, décidant que seul l'article 1382 pouvait être invoqué puisque le camion était était sous la conduite de l'homme. La veuve Jeand'

heur se pourvut en Cassation. L'arrêt de la Chambre civile du 21 février 1927 (Vve Jeand'heur c. Galeries belfortaises, S. 1927.1.137, note M. P. Esmein, et D. P. 1927.1.97, note de M. Ripert) décide : « Vu l'article 1384, alinéa premier, du Code civil; attendu que la présomption de faute établie par cet article à l'encontre de celui qui a sous sa garde la chose mobilière inanimée qui a causé un dommage à autrui ne peut être détruite que par la preuve d'un cas fortuit ou de force majeure ou d'une cause étrangère qui ne lui soit pas imputable; qu'il ne suffit pas de prouver qu'il n'a commis aucune faute ou que la cause du fait dommageable est demeurée inconnue; attendu... que l'arrêt attaqué a refusé d'appliquer le texte susvisé sous le prétexte qu'au moment de l'accident, le camion était actionné par Stanlet, chauffeur au service du propriétaire, et que, dès lors, pour obtenir réparation du préjudice, la victime était tenue d'établir, à la charge du conducteur, une faute qui lui fût imputable dans les termes de l'article 1382 du Code civil; mais attendu que la loi, pour l'application de la présomption qu'elle édicte, ne distingue pas suivant que la chose qui a causé le dommage était ou non actionnée par la main de l'homme; qu'il suffit qu'il s'agisse d'une chose soumise à la nécessité d'une garde en raison des dangers qu'elle peut faire courir à autrui... »

La Chambre civile inaugurait ainsi un nouveau système, fondé cette fois sur la distinction entre les choses dangereuses et les choses inoffensives. Seules, les premières doivent être « gardées » et ce sont elles que vise l'article 1384. Les choses inoffensives n'en-

traînent pas de présomption de faute à l'encontre de la personne qui les utilise. Ce système, ainsi que nous le verrons plus loin, a été, comme celui que condamnait l'arrêt de 1927, abandonné ultérieurement par la Cour de cassation. Il mérite cependant d'être examiné d'un peu plus près que le précédent, car certains auteurs y sont encore attachés aujourd'hui.

La Cour de cassation, dans son arrêt de 1927, s'inspirait des idées suggérées par M. Ripert, dans sa note relative à l'arrêt de 1924 (D. P. 1925.1.5) dont nous avons déjà parlé. M. Ripert, critiquant l'ancienne distinction, avait proposé de lui substituer un critérium tiré de la notion de danger.

Mais, une fois le principe admis, comment allait-on l'appliquer ? Il fallait préciser quelles choses seraient soumises au régime de l'article 1384, et quelles choses devraient être considérées comme inoffensives. Puisque M. Ripert était le promoteur de l'idée, il lui appartenait d'en exposer le fonctionnement : c'est ce qu'il fit, dans la note publiée au Dalloz, sous l'arrêt de 1927 (D. P. 1927.1.97).

§ I^{er}. — EXPOSÉ DU SYSTÈME DE M. RIPERT.

Il s'agissait, selon M. Ripert, de dresser une liste de choses devant être tenues pour dangereuses, car on ne pouvait, en cette matière, laisser toute liberté d'appréciation au juge du fait. M. Ripert établit ainsi la liste usuelle des choses dangereuses : « Il y a tout d'abord une catégorie de choses qui sont dangereuses parce qu'elles sont mues par une force dont l'homme n'a pas la direction absolue. Il a eu beau créer, cap-

ter, aménager cette force, elle échappe parfois à sa direction. Rentrent dans cette catégorie les véhicules, et, d'une façon générale, toutes les machines mues par un moteur quelconque, les choses contenant une substance explosive, ou corrosive, ou inflammable, réserve faite de l'application de la loi du 7 novembre 1922. Quand un dommage résulte du fait de la chose, il est établi que le gardien n'a pas été maître de la force qu'il a créée ou lancée. Il faut également soumettre à l'application de l'article 1384 les choses qui sont mises en mouvement par la force humaine, mais qui en développent l'effet, par exemple un treuil mû à la main, un tricycle porteur, et même une bicyclette. La seule matérialité de l'accident établit que l'homme n'a pas pu arrêter à temps la force multipliée par l'emploi de la chose. Il y a enfin des choses qui ne peuvent être dangereuses que par la force de la pesanteur et à la condition qu'elles soient mises dans une situation telle que cette force les entraîne : ainsi un véhicule sans moteur lancé sur une pente, une pierre, ou un vase détaché d'un mur, un lustre tombant d'un plafond, une enseigne décrochée. Si de pareilles choses causent un dommage, c'est qu'elles ont été mises dans une position telle qu'elles sont devenues dangereuses par leur masse et leur poids; on peut donc en présumer la faute du gardien. Restent au contraire hors de l'application de l'article 1384 les dommages causés par le fait des choses qui n'ont pas de force propre, et ne peuvent, par un mécanisme, multiplier la force humaine, qui sont par elles-mêmes inertes et inoffensives et ne peuvent, par conséquent, causer un accident que si une personne quelconque s'en sert

comme instrument, par exemple, une tringle fixée dans un mur, un siphon d'eau de Seltz, des feuilles d'arbre poussées par le vent..., des poussières... De pareilles choses n'ont pas en effet à être gardées. Quand elles sont la cause d'un dommage, c'est qu'il y a faute d'une personne qui s'en est servie ou faute de la victime, et il est impossible de présumer l'une ou l'autre de ces fautes... »

Ce système implique en outre l'idée d'une hiérarchie entre les choses dangereuses, car M. Ripert dit, plus loin : « Si... les deux choses ne présentent pas par leur nature un danger égal, il n'y a plus alors de raison de ne pas faire peser la présomption de faute sur le gardien de la plus dangereuse. Ainsi, au cas de rencontre entre une automobile et une bicyclette, il faudrait appliquer à l'automobile l'article 1384 car l'automobile est un danger pour le cycliste... Il y a une hiérarchie dans la possibilité de nuire à laquelle correspond une gradation dans l'obligation de garde. »

La liste donnée par M. Ripert ne manqua pas de provoquer de nombreuses critiques. Aussi bien la tâche entreprise par l'éminent professeur était-elle des plus ardues, et il était beaucoup plus facile de prendre en défaut la distinction proposée que d'en trouver une meilleure.

§ 2. — SYSTÈME DE M. SAVATIER.

Les premiers coups furent portés par M. Savatier (notes au D. P. 1925.2.41 et D. P., 1927.2.169). M. Ripert, avons-nous vu, pensait qu'il fallait déterminer

d'une manière générale quelles sont les choses dites dangereuses, afin que le juge du fait n'eût pas à apprécier leur caractère dans chaque espèce et qu'il n'eût qu'à appliquer la distinction établie une fois pour toutes. M. Savatier va, au contraire, démontrer qu'il est impossible de s'en tenir à l'appréciation objective pour en déduire le caractère dangereux ou inoffensif d'une chose, et que l'on ne peut faire abstraction des circonstances de fait. M. Savatier fait d'abord remarquer que l'ancienne distinction du fait des choses et du fait de l'homme reparait sous la distinction nouvelle que M. Ripert croit lui substituer. Ayant énuméré les trois catégories de choses dangereuses indiquées par M. Ripert dans le passage de sa note que nous avons reproduit, M. Savatier ajoute : « Énumération à laquelle on ne reprochera pas, pensons-nous, d'être trop étroite. Nous nous demandons même comment M. Ripert peut, en la présentant, soutenir que certaines choses, considérées autrefois comme sources de responsabilité parce qu'autonomes et émancipées de l'action humaine, ne doivent plus être soumises à la nécessité légale d'une garde parce que non dangereuses... Est-ce que le « fait de la chose », tel qu'on le comprenait autrefois, ne se place pas nécessairement tout au sommet de sa hiérarchie, où figurent au premier titre, parmi les choses dangereuses, celles dont les forces internes se sont rendues autonomes par rapport à l'homme ? » Ce reproche, qu'adresse également, sous une forme plaisante, M. Voirin (D. H., 1929, Chronique, p. 2) à l'énumération donnée par M. Ripert, n'est d'ailleurs pas très grave à nos yeux : on peut, pour construire un sys-

tème nouveau, utiliser les débris des systèmes anciens, à condition, bien entendu, de leur ajouter d'autres éléments. Si la première catégorie établie par M. Ripert correspond à peu près, mais en étendant leur domaine aux véhicules en mouvement, aux hypothèses où l'on admettait qu'il y avait « fait de la chose », M. Ripert ne s'en tient pas là, et c'est justement ce qu'il apporte de nouveau qui motive une seconde critique de M. Savatier, beaucoup plus sérieuse que la première. « A suivre l'énumération de M. Ripert, écrit M. Savatier, nous croyons impossible de découvrir une seule chose, dommageable en fait, qui n'ait pas dû être considérée comme dangereuse... Qu'on veuille bien prendre, en effet, n'importe quelle chose venant d'occasionner un dommage. Dans ce dommage, elle a été l'instrument, soit de forces extérieures à l'homme, et alors elle se place nécessairement au premier ou au troisième étage de la gradation de M. Ripert, soit de la simple force humaine, et alors l'instrument inanimé du préjudice apparaît toujours comme ayant développé le caractère dommageable du fait humain, donc comme compris au second étage de la même gradation... Nous défions si bien de trouver une issue à ce dilemme, qu'il suffit de prendre un à un les rares exemples de choses prétendument inoffensives, cités par M. Ripert lui-même (p. 99, col. 1) pour se convaincre que chacun de ces exemples apparaît comme une infidélité à l'énumération qu'il vient d'établir des choses dangereuses... Par là se montre en toute lumière l'impossibilité de tracer d'avance en doctrine ou par la censure de la Cour suprême, la limite des domaines où seraient intellec-

tuellement cantonnées les choses étiquetées dangereuses. »

Cette objection est, à notre avis, irréfutable. Le critérium de la chose dangereuse, donné par M. Ripert, est, en effet, tellement compréhensif, qu'on pourra y faire entrer toute espèce de choses qui ont causé un dommage. Comme le dit aussi M. Voirin, dans la *Chronique* que nous citions plus haut, le système de M. Ripert arrive à confondre la chose dangereuse et la chose dommageable. C'est d'ailleurs ce que semble reconnaître M. Ripert lui-même, dans une note écrite au sujet de l'arrêt du 13 février 1930 (D. P. 1930.1.57). Soutenant que l'arrêt des Chambres réunies n'avait pas voulu rejeter la distinction des choses dangereuses et des choses inoffensives, M. Ripert déclare : « Il y a des cas où il suffit de constater la matérialité de l'accident et de connaître la chose qui en a été l'instrument pour présumer que le gardien de cette chose est en faute parce que, susceptible de causer un dommage à autrui, cette chose devait être gardée. On ne veut pas dire autre chose quand on soutient qu'il faut faire une distinction entre les choses dangereuses et celles qui ne le sont pas. » Mais, dans ces conditions, tout critérium disparaît et la prétendue distinction ne nous avance à rien.

Pour remédier à cette insuffisance de l'appréciation objective du caractère dangereux, M. Savatier propose de lui substituer une appréciation subjective, c'est-à-dire tenant compte des circonstances de fait. Dans la note précitée (D. P. 1927.2.169), M. Savatier écrit : « Il nous semble en effet d'évidence qu'une même chose peut être, selon les circonstances, consi-

dérée ou non comme dangereuse. » Citant ensuite de nombreux exemples de choses dont le caractère varie suivant les cas, M. Savatier conclut : « Aussi ne nous étonnons-nous guère de l'impossibilité à laquelle on se heurte, comme nous l'avons vu, en voulant poser, avant tout procès, des catégories préexistantes de choses dangereuses ou inoffensives. Le danger que peut présenter une chose est une question de fait et non de droit. Il doit être apprécié, dans les circonstances de chaque espèce, par le juge du fond. » Comment saura-t-on alors, en présence d'une espèce donnée, si la chose qui a causé le dommage devait, eu égard aux circonstances, être considérée comme dangereuse ? « Parmi les choses dommageables, répond M. Savatier, les seules qui doivent être considérées comme vraiment dangereuses sont celles que, dans les circonstances de la cause, le gardien pouvait juger telles, celles qu'il devait normalement prévoir susceptibles de causer un préjudice. » Il ne s'agit pas ici de prendre pour critère l'opinion personnelle du gardien (V. Chronique de M. Savatier au D. H., 1929, p. 68 et la Chronique de M. Voirin déjà citée), mais l'opinion « qu'il aurait dû avoir ». Si donc un accident arrive par le fait d'une chose, le gardien devra être présumé n'avoir pas pris toutes les précautions nécessaires pour éviter le dommage. « Cette logique, dit M. Savatier, n'a rien de révolutionnaire ; elle n'est guère que le retour à la vieille théorie de la faute d'imprudence. » Mais M. Savatier reconnaît lui-même que cette solution, si elle est selon lui la seule équitable, est en contradiction avec la jurisprudence de la Cour de cassation, d'après laquelle la présomption de

l'article 1384 ne peut être détruite par la simple preuve de l'absence de faute. En effet, si le gardien d'une chose est présumé s'être imprudemment exposé à causer un dommage qu'il aurait dû prévoir, « comment ne pas lui permettre de s'exonérer en prouvant que, par les précautions prises par lui, la chose avait cessé de pouvoir normalement être considérée comme dangereuse ? » Ainsi, selon M. Savatier, la Cour de cassation s'est engagée, sans s'en apercevoir, dans un carrefour dont elle ne pourra sortir que de deux manières : soit en admettant que toute chose dommageable est une chose dangereuse, soit en appréciant subjectivement la notion de danger, mais en permettant au gardien de la chose dommageable de s'exonérer par la preuve qu'il n'avait pas commis de faute. « C'est la solution que nous préférons », conclut M. Savatier, parlant de cette seconde alternative.

Le système, ainsi présenté par M. Savatier, nous paraîtrait plus acceptable que celui de M. Ripert, s'il n'offrait pas un grave inconvénient que M. Ripert, précisément, s'efforçait d'éviter : celui de laisser toute liberté d'appréciation au juge du fait, de telle sorte que l'on tombe dans l'arbitraire, la même chose placée dans des circonstances semblables, risquant d'être considérée comme dangereuse par certains tribunaux, alors que d'autres la déclareront inoffensive. M. Ripert avait raison de dire que la liste des choses dangereuses devait être dressée une fois pour toutes et *a priori*. Or M. Savatier a montré d'une manière indiscutable qu'il était impossible de faire cette classification des choses dangereuses et des choses inoffensives.

§ 3. — SYSTÈME DE M. JOSSERAND.

M. Josserand, lui, critique la distinction des choses suivant la notion de danger, aussi bien sous la forme où elle est proposée par M. Ripert que sous celle que lui donne M. Savatier (notes au D. P. 1928.1.97 et 1929.2.41). La notion de chose dangereuse, pour M. Josserand, se heurte à plusieurs objections qu'il considère comme décisives. Tout d'abord, elle n'est pas inscrite dans la loi. M. Ripert, il est vrai, s'attachant au texte de l'article 1384, aux termes duquel on est responsable du fait des choses que l'on a sous sa garde, prétend que la notion de garde implique l'idée d'une classification entre les choses qui nécessitent une garde et celles qui n'ont pas besoin d'être gardées. L'argument, réplique M. Josserand (V. Notes précitées et une Chronique au D. H., 1930, p. 6), « est sans valeur aucune, car il est manifeste, pour tout esprit non prévenu, que les rédacteurs ont entendu, par ces mots, identifier la responsabilité au gardien de la chose, non au propriétaire ». D'autre part, la distinction est pratiquement irréalisable, puisque, suivant l'usage qui en est fait, tout objet peut devenir dangereux. « Il est d'ailleurs singulier, fait plaisamment remarquer M. Josserand (Chronique au D. H. 1930 précitée), que le passant qui reçoit sur la tête un objet tombé d'un balcon se voie refuser la protection de l'article 1384, paragraphe premier, sous le fallacieux et ironique prétexte que la chose qui l'a grièvement blessé n'était point dangereuse. » Aussi M. Josserand, comme le faisait déjà M. Savatier, constate-t-il que la jurisprudence fait souvent application de l'article 1384 à des

choses qui ne présentaient pas, par elles-mêmes, un danger particulier. Enfin, M. Josserand reproche à la notion de chose dangereuse « de nous ramener aux recherches subjectives que le législateur a voulu écarter en édictant une responsabilité de plein droit, car on demandera à la victime de prouver que la chose dommageable nécessitait une garde, c'est-à-dire somme toute, que le défendeur a commis une faute : c'est tout le système de la responsabilité du fait des choses qui s'effondre pour permettre à la faute aquilienne de faire un retour offensif, inattendu autant qu'injustifié... ».

Nous sommes tout à fait d'accord avec M. Josserand pour dire que la distinction faite par la Cour de cassation en 1927 a le grave défaut d'être toute prétorienne, et nous reconnaissons d'autre part avec lui, comme d'ailleurs avec M. Savatier, que cette distinction est inapplicable. Par contre, nous ne pouvons souscrire à la dernière critique formulée par M. Josserand. Si M. Josserand a voulu dire par là que l'idée de chose dangereuse repose, au fond, sur la notion de faute, alors que l'article 1384 consacre, selon lui, l'idée de risque, la critique, une fois admis le point de vue de M. Josserand, peut être soutenue. Mais si M. Josserand entend dire que la victime d'un accident, pour bénéficier de la présomption de l'article 1384, sera, au préalable, obligée de prouver une faute du défendeur, nous ne croyons pas que ce reproche soit justifié. En effet, en admettant qu'il fût possible d'établir *a priori* une liste des choses dangereuses, comme le préconise M. Ripert, la victime, pour jouir de la protection de l'article 1384, n'aurait qu'à établir les faits matériels :

si la chose dommageable était comprise dans la liste des choses soumises à l'article 1384, la présomption s'appliquerait sans qu'il fût besoin d'une autre preuve. Si, au contraire, on adoptait le système de M. Savatier, la victime n'aurait pas davantage à prouver la faute du gardien de la chose : l'article 1384 s'appliquerait automatiquement, à moins que le gardien ne parvînt à prouver qu'il n'avait commis aucune imprudence. Nous ne voyons pas en quoi le système obligerait la victime à prouver quelque chose de plus que le fait même de l'accident.

Ayant ainsi déclaré inacceptable la distinction entre les choses qui sont dangereuses et celles qui ne le sont pas, M. Josserand (D. P. 1929.2.41) constate que, dans le cas de collision entre véhicules différents, « il serait dérisoire de traiter à égalité un train rapide et un chariot, une puissante automobile et une humble bicyclette ; si bien que l'on est tenté d'établir une hiérarchie des véhicules, en tenant compte de leur puissance, de leur potentiel de nocivité, de la gravité du risque qu'ils représentent pour les tiers ; à chaque catégorie ainsi dégagée correspondrait un coefficient de responsabilité pour le gardien ; en cas de collision, c'est au gardien du véhicule ressortissant au statut le plus rigoureux qu'incomberait, à défaut de faute prouvée de part et d'autre, la responsabilité de l'accident ; solution rationnelle et équitable : si deux risques identiques sont susceptibles de s'annuler, un risque inférieur doit être neutralisé, obnubilé, par un risque plus grave qui subsiste seul, en sorte que l'incidence dernière de la responsabilité se déterminerait alors en fonction de la gravité respective des deux

risques qui s'affrontent. Dès maintenant, les premiers linéaments d'une sorte de barème de la responsabilité ont été tracés par le législateur qui a institué, au-dessus de la responsabilité de droit commun des articles 1382 et 1383, les responsabilités du fait des choses inanimées, 1384 1°, et des animaux, 1385, et, au-dessus de ces dernières, celle qui incombe, dans la navigation aérienne, au pilote d'un aéronef, et qui englobe la force majeure elle-même, du moins pour les dommages causés à la surface (loi du 31 mai 1924, art. 53). Dès maintenant, en conséquence, la responsabilité apparaît comme un édifice à plusieurs étages, et cette superposition de catégories différentes favorise assurément la solution des problèmes que soulèvent les collisions entre véhicules ressortissant à des statuts différents... »

Ce système, que M. Josserand avait déjà exposé dès 1928 (Chronique au D. H. 1928, p. 33) et qu'il reproduit dans la note que nous venons de citer, semble avoir le mérite d'échapper à l'accusation que M. Josserand formulait contre la distinction de M. Ripert, d'être créée de toutes pièces par la Doctrine et par la Jurisprudence. M. Josserand nous paraît voir dans sa hiérarchie entre les choses une suggestion à l'adresse du législateur, et non une directive à l'usage des tribunaux. A la fin de la Chronique dont nous parlions il y a un instant, M. Josserand dit, en effet : « De nouvelles discriminations s'imposent, qui doivent être l'œuvre du législateur, sinon de la jurisprudence... » Mais, cette réserve faite, nous avouons ne pas très bien voir en quoi la hiérarchie proposée par M. Josserand est plus facilement praticable que

celle de M. Ripert. Elle paraît ne faire aucune difficulté si l'on se reporte aux exemples donnés par M. Josserand : il est évident qu'il y a disproportion entre la capacité de nuire d'une locomotive et celle d'un chariot, celle d'une automobile et celle d'une bicyclette. Mais est-il bien aisé d'affirmer *a priori* qu'une automobile de 40 CV., par exemple, est plus dangereuse qu'une voiture un peu moins puissante ? Est-il certain qu'une automobile soit toujours plus dangereuse qu'une voiture attelée ? On a vu des automobilistes tués dans une collision entre leur voiture et un camion hippomobile. Comment doser la nocivité des choses et établir le barème dont parle M. Josserand ? Dès lors que l'on entreprend de faire *a priori* des distinctions entre les choses, que ce soit suivant leur caractère dangereux ou inoffensif ou suivant leur plus ou moins grande capacité de nuire, nous croyons que l'on doit se heurter toujours aux mêmes obstacles, et retrouver les mêmes impossibilités pratiques de réalisation.

Il y aurait peut-être un moyen d'échapper à la difficulté sur laquelle échouent les systèmes de M. Ripert et de M. Josserand : ce serait de renoncer à faire une classification générale de toutes les choses existantes, et de se contenter, ainsi que le font M. P. Esmein et M. Voirin, d'utiliser les données de l'expérience pratique.

§ 4. — SYSTÈMES PROPOSÉS PAR M. ESMEIN ET PAR M. VOIRIN

M. P. Esmein, dans une note au S. 1928.1.89, déclare d'abord, comme M. Savatier, que, pour déterminer

le caractère dangereux d'une chose, il faut tenir compte des circonstances de fait. Mais M. P. Esmein pense qu'il est cependant possible d'établir une liste de choses soumises à l'art. 1384. « Il y a une solution, — dit M. P. Esmein, — qui consiste, sans prétendre classer par avance les choses d'après leur nature en deux catégories, à choisir celles qui sont particulièrement dangereuses et dans les circonstances où elles le sont, pour soumettre alors le gardien à cette présomption. Solution opportuniste, arbitraire même, pas plus que bien d'autres solutions et distinctions ; une partie considérable des règles de droit ne comportent-elle pas précisément des distinctions que n'admettrait point la pure logique ? Citons, entre tant d'autres, celle des dons manuels et des donations autrement faites, et celle, aujourd'hui classique, des bons et des mauvais trusts, bien proche de la distinction actuellement envisagée, car que sont les mauvais trusts si ce n'est des choses dangereuses ? » M. P. Esmein pense qu'il ne s'agit pas de faire ici une classification englobant toutes choses : il importe de prévenir les accidents en soumettant certaines choses, qui se sont révélées dommageables par une longue expérience, à la présomption de l'art. 1384. Celle-ci ne s'appliquera donc que dans des cas exceptionnels. « La liste en sera établie peu à peu, sans grand arbitraire, déclare M. P. Esmein : elle ne comprendra que des choses qui causent ou sont manifestement susceptibles de causer des accidents fréquents. La Cour de cassation y a déjà mis les automobiles en marche et les armes à feu. Il est clair qu'elle y mettra les explosifs, et que, si la loi du 7 nov. 1922 n'y mettait

obstacle, elle y placerait les dépôts d'essence ou autres matières inflammables. »

M. Voirin (Chronique au D. H. 1929, p. 1, précitée) reprend l'idée de M. P. Esmein, mais il propose de combiner le mode de discrimination de M. P. Esmein avec un critère subjectif, « tiré de l'opinion que les hommes se font de la chose ». « Le critère subjectif, tel que nous le concevons, écrit M. Voirin, puise son autorité dans la généralité des opinions qui le forment : c'est un sentiment collectif, une impression commune, une croyance partagée par la masse. Les opinions individuelles excessives viennent s'y fondre en une juste moyenne. Et si, par hasard, à la suite de quelque catastrophe retentissante, l'opinion générale affolée s'égare et déplace arbitrairement la ligne de partage du dangereux et de l'inoffensif, il n'y aura pas plus d'inconvénient à la suivre quand même, qu'il n'y en a, dans d'autres domaines, à faire sortir le droit de l'erreur commune. » La notion de chose dangereuse, fait remarquer M. Voirin, est essentiellement relative : telle chose, considérée aujourd'hui comme dangereuse, peut paraître ensuite comme inoffensive, à côté de choses plus dangereuses nouvellement créées, et, inversement, une chose tenue aujourd'hui pour inoffensive apparaîtra comme dangereuse si l'on invente des appareils perfectionnés dont l'emploi est plus sûr. La liste des choses dangereuses ne sera donc pas établie une fois pour toutes, elle devra suivre les fluctuations de l'opinion commune. La difficulté sera alors de savoir, à un moment donné, quelles sont les choses que l'opinion publique considère comme dangereuses. « Problème délicat, dit M. Voi-

rin, mais non insoluble.... Peut-être pourrait-on utiliser les données de l'expérience pratique, formalisées dans une réglementation administrative, ainsi que l'a tenté déjà la jurisprudence civile, pour apprécier la nocivité d'une machine ou d'un mode d'éclairage installés par le preneur dans les lieux loués. Mais ce premier moyen d'investigation demeure somme toute assez limité. Peut-être pourrait-on plus sûrement s'appuyer sur des habitudes et des pratiques aisément saisissables et présentant assez de stabilité et de généralité pour qu'on puisse les considérer légitimement comme révélatrices de l'opinion générale. Telle serait, par exemple, la pratique de l'assurance. Tous les « gardiens » d'automobiles s'assurent contre les dommages dont leurs voitures pourraient être l'instrument : c'est donc qu'ils estiment ces risques assez fréquents et graves pour conférer à l'automobile un caractère dangereux. La prévoyance des gardiens acquiert la valeur d'un aveu. Au contraire les cyclistes ne prennent pas d'ordinaire cette précaution : les chances d'accidents leur semblent trop rares ou trop bénignes. Cette opposition ne fournit-elle pas le signe révélateur du caractère inoffensif ou dangereux de la chose ? »

Au fond, la solution proposée par M. Voirin diffère assez peu de celle de M. P. Esmein. Le critérium subjectif de M. Voirin était déjà inclus dans celui de M. P. Esmein. Lorsqu'on dit qu'il faut tenir pour dangereuses les choses qui se sont révélées susceptibles de causer fréquemment des dommages, cela implique évidemment que l'opinion publique considère ces choses comme dangereuses. Le critérium subjectif de

M. Voirin n'ajoute rien, nous semble-t-il, au critérium « objectif » de M. P. Esmein. Mais, de toute façon, la solution admise par ces deux auteurs nous paraît la plus raisonnable. Elle ne recòtre pas d'obstacles matériels insurmontables, surtout si on se borne, comme le fait M. Esmein, à ne compter comme dangereuses qu'un très petit nombre de choses. Malheureusement, cette distinction, comme toutes celles que l'on a proposé de faire en jurisprudence, présente le grave défaut de n'être pas écrite dans la loi. Cette critique a, nous l'avons vu, été formulée par M. Josserand dans les notes que nous avons citées. Elle a été exprimée aussi par M. Capitant, dans une Chronique publiée au D. H. de 1927, p. 49. Ayant montré les difficultés pratiques qu'il y aurait à faire une distinction entre les choses d'après la notion de danger, et ayant, comme M. Savatier, critiqué le caractère quasi-irréfragable de la présomption de l'art. 1384, M. Capitant ajoute : « Cependant, on comprendrait fort bien que pour certaines choses qui sont dangereuses et dont l'emploi risque d'être préjudiciable aux tiers, comme par exemple l'automobile, la responsabilité fût aggravée. Celui qui se sert de ces choses serait responsable du dommage qu'elles pourraient causer aux tiers, sous réserve du droit pour lui de prouver que le dommage provient en réalité d'un cas fortuit ou de force majeure ou de la faute d'un tiers ou de la victime. On appliquerait ainsi à ces cas la théorie du risque, comme l'ont fait les lois sur les accidents du travail et celle du 3 mai 1921 pour les établissements industriels privés travaillant pour la Défense nationale. Mais pour graduer ainsi la responsabilité, il faut s'adresser au législateur... »

M. P. Esmein a, il est vrai, relevé l'objection, et il y a répondu de la manière suivante : « On a dit pourtant : il n'appartient pas à la jurisprudence d'établir entre les choses une distinction dont la loi ne fournit pas la base. Il faut recourir au législateur pour rendre responsables, en l'absence de faute prouvée, les gardiens de certaines choses. Mais le risque est gros à courir. On a montré les conséquences désordonnées de la loi du 7 novembre 1922. Un nouveau texte risquerait d'avoir les mêmes défauts... » Nous pensons que la méfiance de M. P. Esmein à l'égard des interventions législatives n'est pas pleinement justifiée. La loi du 7 novembre 1922, il faut le reconnaître, fut trop hâtivement élaborée, et son application eut des effets assez peu logiques. Mais il ne faut pas oublier que c'est le système de la jurisprudence, qui, produisant des conséquences inacceptables auxquelles il importait de mettre fin sans retard, a causé tout le mal. Le législateur s'est trouvé en présence d'un danger pressant qu'il fallait conjurer au plus vite, et il n'a pas eu le temps d'établir un plan d'ensemble suffisamment étudié. Sous peine d'être injuste à l'égard du législateur, il convient de rappeler que la loi du 9 avril 1898 a toujours donné toute satisfaction, et que, de même, la loi sur la navigation aérienne du 31 mai 1924 paraît être un texte parfaitement viable. Nous croyons donc que l'objection de M. Capitant conserve toute sa force, et que rien ne justifiait ici l'empiétement des tribunaux sur les attributions du législateur.

§ 5. — SYSTÈME DE L'AVOCAT GÉNÉRAL LANGLOIS.

Enfin, à côté de ces divers systèmes issus de la Doctrine, il faut signaler celui qui fut soutenu par l'avocat général Langlois, lors de l'arrêt de la Chambre civile du 21 février 1927. L'avocat général Langlois classe tout d'abord, parmi les choses dangereuses soumises à l'art. 1384, l'automobile, car celle-ci n'est certainement pas un instrument docile aux mains de son conducteur. L'automobile est dangereuse, « ne fût-ce qu'à raison de sa vitesse » et aussi parce que, suivant l'expression de M. Ripert, « elle possède un dynamisme propre ». En second lieu, la classification comprend les motocyclettes, que l'avocat général Langlois assimile aux automobiles. Mais l'éminent magistrat n'adopte pas complètement le système de M. Ripert : il refuse d'appliquer la présomption de l'art. 1384 aux bicyclettes, aux voitures attelées, aux voitures à bras. « Il s'agit là, déclare-t-il, de choses inertes par elles-mêmes, qui ne peuvent être le siège d'aucun phénomène de dynamisme propre à la chose elle-même. » D'autre part, dans la voiture à chevaux, il faut distinguer « deux choses : l'attelage et la voiture. La voiture est inerte. Si c'est le cheval qui a causé l'accident par son fait, en s'emportant par exemple, on appliquera l'art. 1385. Mais si l'on ne démontre pas que c'est le cheval qui a causé l'accident, si c'est la roue de la voiture qui a écrasé quelqu'un, ce sera le conducteur qui pourra être fautif ; l'art. 1382 sera applicable. » Nous verrons plus loin que la classification ainsi établie par l'avocat général Langlois pourrait être utilement rete-

nue, mais une fois encore, ce n'est pas à la jurisprudence de faire un semblable choix lorsqu'elle applique un texte qui ne comporte aucune distinction.

§ 6. — LA NOTION DE CHOSE DANGEREUSE DEVANT LES TRIBUNAUX

La notion de chose dangereuse, ainsi que nous venons de le montrer, a rencontré en Doctrine beaucoup de difficultés et il semble bien que, sous les divers aspects où elle a été envisagée, elle se trouve en contradiction avec les textes ou avec les possibilités pratiques, voire avec les deux à la fois. Cependant, puisque la Cour de cassation l'avait adoptée, force était aux tribunaux d'en tenir compte. Nous allons rapidement passer en revue les solutions admises par la pratique dans les cas de collision entre véhicules.

Tout d'abord, constatons que si la Cour suprême, par son arrêt de 1927, se proposait d'unifier la jurisprudence, elle a incontestablement manqué son but. La plus grande variété règne dans les décisions des tribunaux. Celles qui s'efforcent de mettre en pratique la nouvelle directive donnée par la Chambre civile, sollicitées à la fois par le système de M. Ripert et par celui de l'avocat général Langlois, constituent un ensemble assez hétérogène. Si toutes les décisions s'accordent pour soumettre à la présomption de l'article 1384 les motocyclettes et les automobiles, la question est très débattue lorsqu'il s'agit des bicyclettes¹. De nombreuses décisions, se rangeant à l'avis

1. V. L'art. 1384 C. civ. s'applique-t-il aux cyclistes ? par M. Blaisot, *Sem. jur.*, 1929, p. 273.

de l'avocat général Langlois, refusent d'appliquer l'article 1384 contre les gardiens de bicyclettes. Citons en ce sens : Cour de Chambéry, 20 juin 1927, Consorts X... c. Vve Poensin, *D. P.* 1927.2.129; Cour de Bordeaux, 14 octobre 1927, Vve Léonard c. Pierron et Jouan, *Gaz. Pal.*, 1927.2.709; Trib. de la Seine, 1^{er} décembre 1927, Lecointe c. Devos, *G. P.*, 1928.1.266; C. de Rouen, 20 juillet 1928, Hennebert c. Bayard, *G. P.*, *Sommaires*, 1929, p. 43; Trib. de Montluçon, 22 février 1929, Trépardoux c. Meunier, *G. P.*, 1929.1.433. Mentionnons aussi un arrêt de la Cour de Colmar, du 10 octobre 1929 (Greiner et fils c. Blaess et Ulrich, *G. P.*, 1930, *Somm.*, p. 65) qui décide que l'article 1384 ne s'applique pas à une « voiture hippomobile conduite à bras » (*sic*), celle-ci n'ayant pas de dynamisme propre.

D'autres décisions semblent dire, avec M. Ripert, que la bicyclette est une chose dangereuse soumise à l'article 1384 mais que, suivant la hiérarchie établie par cet auteur, lorsqu'une bicyclette entre en collision avec une autre chose plus dangereuse, une automobile par exemple, la présomption pesant sur le gardien de cette dernière subsiste seule. Telle nous paraît être, notamment, la solution adoptée par la Cour de Douai (24 décembre 1929, Coze c. Virly, *G. P.*, 1930, *Somm.*, p. 70) et la Cour d'Angers (21 mai 1928, Marais c. Peltier, *D. P.*, 1929.2.41).

Certains tribunaux semblent penser que l'article 1384 doit s'appliquer à tous les véhicules mais ne pas admettre qu'il existe des degrés différents dans leur possibilité de nuire. Citons, entre autres décisions : Trib. de la Drôme, 3 mai 1927, Jacquet c. Rey-

nier, D. P. 1927.2.169; Trib. de Nantes, 18 mai 1928, Guignand c. Hairen, *Gaz. des Trib.*, 10-11-12 février 1929; C. de Nancy, 28 décembre 1929, Drouin c. Fonderies de Pont-à-Mousson, *Rec. pér. des Ass.*, 1930, p. 176.

Nous avons également trouvé un jugement (Trib. de Digne, 20 décembre 1929, Maurel c. de Jocas, *G. P.*, 1930.1.80) qui apprécie la notion de danger d'une manière subjective, suivant le procédé préconisé par M. Savatier.

L'application du système de M. Ripert ne s'en tient d'ailleurs pas aux hypothèses de dommage causé par une chose à une chose : nous voyons, par exemple, le Tribunal de l'Allier (Montluçon, 14 janvier 1930, D. H., 1930.205) se demander si un bœuf est moins dangereux qu'une motocyclette!

La jurisprudence fondée sur l'idée de danger est, on le voit, assez peu cohérente. L'anarchie se trouve aggravée du fait que certaines décisions refusent d'appliquer le critérium de la Chambre civile. Quelques-unes d'entre elles, que nous examinerons à la fin de cette première partie, cherchent à éluder la difficulté et s'attachent à d'autres considérations que le degré de danger présenté par les choses, à savoir le caractère du heurt ou du dommage. D'autres repoussent nettement la notion de danger et appliquent la présomption de l'article 1384 à toutes espèces de choses : citons par exemple: Trib. de Valence, 3 mai 1927, *G. P.*, 1927.2.580; C. de Paris 2 novembre 1928, Chariton c. Dlle Bouquot, *G. Tr.*, 10-11-12 février 1929 ; Trib. du Lot-et-Garonne, 13 mai 1929, Consorts Nayac c. Nevers, D. H. 1929, p. 407 ; C. de Bordeaux,

4 nov. 1929, *G. Tr.*, 1930, 1^{er} semestre, 2^e partie, p. 296, qui semblent bien ne tenir aucun compte de l'arrêt du 21 février 1927.

Enfin plusieurs Cours d'appel, refusant de s'incliner devant l'arrêt de la Chambre civile, ont continué à appliquer l'article 1382 dans le cas d'un accident causé par une chose sous la direction de l'homme : il en est ainsi dans l'arrêt de la Cour de Colmar du 16 nov. 1927 (*Urban et C^{ie} et Rolling c. Brauer*, *Gaz. Pal.*, 1928.1.308), l'arrêt de la Cour de Paris du 8 février 1928 (*Ventadoux c. Fougère*, *Sem. jur.*, 1928, p. 689) et surtout dans l'arrêt de la Cour de Lyon, désignée par la Chambre civile comme cour de renvoi dans l'affaire *Jeand'heur* (7 juillet 1927, *G. P.*, 1927.2.398). C'est cette dernière décision qui a provoqué l'arrêt solennel de la Cour de cassation.

On comprend, dans ces conditions, que l'arrêt des Chambres réunies du 13 février 1930, à l'étude duquel nous allons bientôt arriver, n'ait pas jugé bon de donner une consécration officielle à une distinction d'une application aussi incertaine.

A côté de ces systèmes, aujourd'hui abandonnés, il est intéressant de mentionner d'autres procédés auxquels l'arrêt des Chambres réunies, en supprimant la notion de danger, a donné une importance considérable. Nous ne ferons ici que les indiquer, nous réservant de les examiner plus longuement dans notre seconde partie. Ce sont les systèmes du heurt unilatéral, du dommage unilatéral, de la neutralisation des présomptions et celui du cumul des présomptions.

CHAPITRE III

CRITÉRIUM TIRÉ DU HEURT OU DU DOMMAGE

Nous avons dit plus haut que certaines décisions, faisant abstraction de l'idée de danger, s'attachent au caractère du choc ou du dommage.

§ 1. — SYSTÈME DU CHOC UNILATÉRAL

Citons trois arrêts, rendus par les Cours de Dijon (16 octobre 1928, Marion c. Bœuf, D. P. 29.2.41), de Montpellier (28 février 1929, Condomines et Ollivier c. Vidal, D. P. 1929.2.41), et de Paris (6 juillet 1929, Nardon c. Tourbet, *Gaz. Trib.*, 1930, 1^{er} semestre, 2^e partie, p. 63) qui décident que la réparation du dommage doit incomber au gardien de la chose qui a heurté l'autre. « Considérant, dit la Cour de Dijon (Marion c. Bœuf), ... qu'il faut observer, en effet, que l'art. 1384 n'édicte la responsabilité du gardien d'une chose qu'en raison du préjudice causé par le fait même de celle-ci ; qu'il est donc nécessaire pour que cette disposition s'applique que la chose ait, soit directement, soit par une autre chose animée par elle, atteint la victime du dommage ou sa propriété ;

qu'ainsi de deux choses également ou même inégalement dangereuses qui entrent en collision, c'est celle qui a heurté l'autre qui engage seule, en principe, la responsabilité de son gardien en vertu de l'art. 1384, la chose qui a subi le choc n'ayant pas causé un dommage par son fait même, mais ayant été victime du fait de l'autre... » On lit, de même, dans l'arrêt de la Cour de Montpellier (Condomines et Ollivier c. Vidal) : « ... attendu, enfin, qu'il faut que le dommage ait été causé par le fait de la chose que l'on a sous sa garde; que ce fait se révèle par sa matérialité, qui en rend la constatation aisée... qu'il suffit d'observer que, d'après les déclarations mêmes de Condomines à l'enquête extra-judiciaire, c'est son automobile qui a heurté Vidal ; que l'accident dont celui-ci a été victime n'a pas été, même partiellement, le fait de sa bicyclette... » Et l'arrêt de la Cour de Paris (Nardon c. Tourbet), reproduisant à peu près exactement les considérants de la Cour de Dijon, soutient également que la présomption de l'article 1384 ne peut être retenue qu'à l'encontre du gardien de la chose qui a joué un rôle actif dans la collision.

Ce système du choc a donné lieu à de nombreuses critiques qu'à notre sens il avait bien méritées.

On a dit, avec juste raison, que la matérialité du choc ne pouvait être qu'un critérium très arbitraire. « Le fait que l'on subit un heurt n'implique nullement que l'on soit, de ce fait, exempt de toute faute, constate notamment M. Blaisot (« L'article 1384, Code civil, s'applique-t-il aux cyclistes ? », *Sem. jur.*, 1929, p. 273). En cas d'imminence de danger, il suffit de donner un coup de volant ou d'accélérateur pour être

tamponné au lieu d'être tamponneur; c'est la manœuvre du dernier instant qui détermine le rôle d'abordé ou d'abordeur. » Cette théorie aboutit, pour cet auteur, ainsi que pour M. Gardenat, qui cite le passage de l'article de M. Blaisot que nous rapportons, à « attacher la présomption à une circonstance en elle-même sans portée démonstrative » (Gardenat, « La collision entre véhicules et l'article 1384 », *Sem. jur.*, 1931, p. 513). Cette idée a pourtant été retenue par la Cour de cassation qui s'en est servie dans un arrêt postérieur à celui des Chambres réunies. Il est vrai que, dans cette décision (Req. 1^{er} mai 1930, dame de Luzerna c. Bastian), la Cour, ainsi que nous le verrons plus loin, semble avoir perfectionné le système et ne plus s'attacher uniquement au fait matériel du choc unilatéral. Mais nous montrerons que, même ainsi amélioré, le procédé reste très critiquable.

§ 2. — SYSTÈME DU DOMMAGE UNILATÉRAL

Voisin du système que nous venons de voir est celui que consiste à n'admettre la présomption de l'article 1384 qu'à l'encontre du gardien de la chose qui a causé un dommage. Celui des deux conducteurs qui n'a subi aucun préjudice ne peut invoquer l'article 1384. Ce procédé, comme celui du choc unilatéral, se réclame des termes mêmes de l'article 1384. Citons en ce sens un arrêt de la Cour de Montpellier en date du 4 mars 1929 (Trinquier c. Geay, *G. P.*, 1929.2.782). Après avoir admis que la présomption de faute devait peser également sur les gardiens des deux choses, la Cour de Montpellier décide que cette

présomption ne peut être mise en jeu que par la réalisation d'un dommage; par conséquent, « si le dommage est causé par le fait d'une seule des deux choses quelle soit-elle c'est à la charge du gardien de la chose qui a causé le dommage que subsiste la présomption;... c'est la seule conséquence juridique qui se dégage formellement du texte de l'article 1384, qui établit la responsabilité du dommage causé par le fait des choses que l'on a sous sa garde... la présomption de faute, latente et en puissance pendant le temps de garde, ne surgit que du fait même du dommage causé par la chose sur laquelle s'exerce la garde et comme conséquence du dommage causé par cette chose ».

La Cour de Paris raisonne d'une manière analogue dans un arrêt rendu le 12 avril 1929 (Société anonyme des Anciens établissements Dunand, Frare et Seurat, et Maire c. Dupont, *Revue générale des Assurances terrestres*, 1930, p. 113, note de M. M. Picard). « La question, déclare-t-elle, n'est pas celle de savoir si la bicyclette (il s'agissait, comme d'ailleurs dans toutes les affaires que nous venons de citer, d'une collision entre une bicyclette et une automobile) lorsqu'elle reçoit l'impulsion de l'homme doit être considérée à l'égal de l'automobile en marche comme susceptible de faire courir des dangers à autrui et soumise à ce titre à la nécessité d'une garde. En effet, celle-ci ne se pose en droit que si le dommage résultant de la collision de ces deux véhicules est commun, c'est-à-dire subi à la fois par le bicycliste et par l'automobiliste, les deux plaideurs étant respectivement demandeurs

en indemnité et mettant ainsi en œuvre deux responsabilités. Si au contraire le dommage est unilatéral, c'est-à-dire si l'accident n'a causé de dommage que d'un seul côté, il y a uniquement lieu de se préoccuper non du mode de locomotion usité par la victime, mais de celui qui était employé par l'auteur de l'accident. » Signalons en passant que les deux systèmes, choc unilatéral et dommage unilatéral, semblent être assez difficilement séparés l'un de l'autre; ainsi, l'arrêt de la Cour de Montpellier du 4 mars 1929 (Trinquier c. Geay), après les attendus que nous avons cités, ajoute : « Attendu qu'il est établi que le dommage subi par Geay lui a été causé par l'automobile de Trinquier, et qu'aucune part dans ce dommage ne vient du fait de la bicyclette dont Geay avait la garde et sur laquelle il circulait; que c'est en effet l'automobile de Trinquier qui a donné un choc à la bicyclette... » La Cour, après avoir posé le critérium du dommage unilatéral, a bien senti que cette seule idée ne pouvait suffire pour faire peser la présomption de responsabilité sur le gardien du véhicule resté indemne, aussi a-t-elle fait appel également à cette circonstance que le choc avait été produit par l'automobile et que la bicyclette n'y avait été pour rien. De même, l'arrêt de la Cour de Paris du 12 avril 1929 a pris soin de constater que « Maire, conduisant une automobile de livraison, a heurté et renversé avec ce véhicule Dupont, monté sur une bicyclette éclairée à l'avant et à l'arrière, qui tenait sa droite et le précédait.... », faits « dont la matérialité n'est pas contestée ».

Cependant nous verrons que le critérium tiré du dommage unilatéral a eu le même succès que celui du heurt initial, et que la Cour de cassation l'a consacré dans un arrêt rendu le 24 juin 1930 par la Chambre civile. Nous dirons, lorsque nous étudierons cet arrêt, ce que nous pensons de ce système.

CHAPITRE IV

NEUTRALISATION ET CUMUL DES PRÉSUMPTIONS

Lorsque deux présomptions égales se trouvaient en présence, c'est-à-dire, pour les tribunaux admettant le système de M. Ripert, au cas de collision entre choses également dangereuses, ou, dans tous les cas, pour ceux qui n'admettaient aucun des critères déjà étudiés, il s'agissait de savoir comment devaient jouer les deux présomptions. On pouvait considérer que, telles deux forces antagonistes, elles se neutralisent, ou bien que chacune exerce son action indépendamment de l'autre, comme il arrive dans le cas où deux forces parallèles agissent en sens contraires.

§ I^{er}. — NEUTRALISATION DES PRÉSUMPTIONS.

Le plus grand nombre des décisions admettent que, lorsque deux choses également soumises à la présomption de l'art. 1384 entrent en collision, les deux présomptions se neutralisent l'une l'autre et que, par suite, l'article 1382 reprend son empire. Il appartiendra donc à chacune des parties lésées de prouver la

faute de l'autre, suivant les règles habituelles du droit commun. Citons, entre autres, les décisions suivantes : Trib. de Honfleur, 27 avril 1927, *P. P.*, 1927.2.35; Trib. de Valence, 3 mai 1927, *G. P.*, 1927.2.580; C. de Rouen, 19 janvier 1928, *Rec. Rouen*, 1928, p. 93, cité dans la *Rev. Trim.*, 1928, p. 665; Trib. de l'Aude, 20 mars 1928, *Vve Barbaza c. Pollin*, *D. H.*, 1928, page 345; Trib. de Nantes, 18 mai 1928, *Guignand c. Hairen*, *G. Tr.*, 10-11-12 février 1929; C. de Paris, 2 novembre 1928, *Charton c. Dlle Bouquet*, *G. Tr.*, 10-11-12 février 1929; C. de Douai, 18 avril 1929, rapporté dans la *Rev. Trim.*, 1929, p. 1086; C. de Bordeaux, 4 novembre 1929, *Vve Pingaud c. Cie d'Assurances « La Mutuelle du Poitou »*, *G. Tr.*, 1930, 1^{er} semestre, 2^e part., p. 296; Trib. de Digne, 20 décembre 1929, *Maurel c. de Jocas*, *G. P.*, 1930.1.80; C. de Nancy, 28 décembre 1929, *Drouin c. Fonderies de Pont-à-Mousson*, *Rec. pér. des Ass.*, 1930, p. 176; mentionnons encore le jugement du Trib. de la Drôme, du 3 mai 1927 (*Jacquet c. Reynier*, *D. P.* 1927.2.169) et l'arrêt de la Cour de Montpellier du 4 mars 1929 (*Trinquier c. Geay*, *G. P.*, 1929.2.782), qui, considérant que les présomptions dans les espèces examinées ne pouvaient être retenues à la fois contre les deux parties semblent admettre implicitement que la neutralisation eût été la règle si les deux présomptions avaient coexisté.

§ 2. — CUMUL DES PRÉSOMPTIONS.

Enfin, un autre système, imaginé par le Tribunal civil de Lot-et-Garonne, dans un jugement en date du

13 mai 1929 (Consorts Nayac c. Nevers, D. H., 1929, p. 407, déjà cité) mérite d'être retenu. Ce jugement, qui repousse toute distinction entre les choses d'après leur nature plus ou moins dangereuse, n'admet pas non plus que les présomptions se neutralisent ni que, seule, la victime de la collision puisse invoquer l'article 1384. Dans cette espèce, où il s'agissait d'une collision entre une automobile et une bicyclette, choc qui avait causé la mort du cycliste, le Tribunal du Lot-et-Garonne déclare : « Attendu que vainement, dans l'hypothèse d'une collision entre véhicules où il n'y a eu de victimes que d'un seul côté on objecterait que la victime seule peut se prévaloir des dispositions de l'art. 1384, 1°, pour ce motif que le texte précise qu'il s'agit d'un dommage causé; que si, en effet, au moment de l'accident, la victime est elle-même gardienne d'une chose et que si une relation de cause à effet existe entre cette chose et l'accident, comme il arrive fatalement dans une collision de véhicules, il n'y a pas de raison de droit ni d'équité pour juger que la victime ne peut pas être pour sa part présumée responsable du dommage causé; attendu que si les conducteurs des deux véhicules entrés en collision sont, chacun en ce qui le concerne, dans l'impossibilité de démontrer que l'accident est dû à la faute de l'autre, ils resteront naturellement deux à être légalement présumés responsables et, en conséquence, la décision qui s'impose, c'est que la responsabilité de l'accident se partage entre eux. »

Ainsi que nous l'avons dit à la fin de notre chapitre II, nous reviendrons sur ces différents systèmes après l'arrêt des Chambres réunies que nous allons étudier à présent.

SECONDE PARTIE

L'Article 1384, § 1^{er}, du Code Civil et les collisions de véhicules après l'arrêt des Chambres réunies.

CHAPITRE PREMIER

ÉTUDE DE L'ARRÊT DES CHAMBRES RÉUNIES

L'arrêt solennel du 13 février 1930 (Vve Jean-d'heur c. Société des Galeries belfortaises, *G. P.*, 20 février 1930) est ainsi rédigé :

« La Cour, statuant, toutes Chambres réunies,

» Vu l'article 1384, alin. 1^{er}, C. civ.;

» Attendu que la présomption de responsabilité établie par cet article à l'encontre de celui qui a sous sa garde la chose inanimée qui a causé un dommage à autrui ne peut être détruite que par la preuve d'un cas fortuit ou de force majeure ou d'une cause étrangère qui ne lui soit pas imputable; qu'il ne suffit pas de prouver qu'il n'a commis aucune faute ou que la cause du fait dommageable est demeurée inconnue;

» Attendu que, le 22 avril 1925, un camion automobile appartenant à la Société « Aux Galeries belfor-

taises » a renversé et blessé la mineure Lise Jean-d'heur; que l'arrêt attaqué a refusé d'appliquer le texte susvisé par le motif que l'accident causé par une automobile en mouvement, sous l'impulsion et la direction de l'homme, ne constituait pas, alors qu'aucune preuve n'existe qu'il soit dû à un vice propre de la voiture, le fait de la chose que l'on a sous sa garde dans les termes de l'article 1384, § 1^{er}, et que, dès lors, la victime était tenue, pour obtenir réparation du préjudice, d'établir à la charge du conducteur une faute qui lui fût imputable;

» Mais attendu que la loi, pour l'application de la présomption qu'elle édicte, ne distingue pas suivant que la chose qui a causé le dommage était ou non actionnée par la main de l'homme; qu'il n'est pas nécessaire qu'elle ait un vice inhérent à sa nature et susceptible de causer le dommage, l'article 1384 rattachant la responsabilité à la garde de la chose, non à la chose elle-même;

» D'où il suit qu'en statuant comme il l'a fait, l'arrêt attaqué a interverti l'ordre légal de la preuve et violé le texte de loi susvisé... »

Cet arrêt a-t-il apporté les précisions que l'on en attendait sur les modalités d'application de l'article 1384 ?

§ 1. — L'ARRÊT DES CHAMBRES RÉUNIES ET LA DISTINCTION DU FAIT DE L'HOMME ET DU FAIT DE LA CHOSE.

Remarquons tout d'abord que, reprenant la formule de l'arrêt de la Chambre civile du 21 février

1927, l'arrêt des Chambres réunies porte un coup décisif à la théorie du dynamisme propre. Nous avons vu que, malgré les décisions rendues par la Cour suprême depuis l'arrêt du 29 juillet 1924, certaines Cours d'appel persistaient à soutenir la distinction entre le fait de la chose et le fait de l'homme. Toute résistance est désormais vouée à un échec certain et l'on peut dire que le système du dynamisme propre a vécu. Pour la même raison, il importe peu, à présent, que la chose dommageable présente ou non un vice inhérent à sa nature ; la responsabilité de l'article 1384 se rattache « à la garde de la chose, non à la chose elle-même. »

Mais si, en repoussant la distinction entre les choses actionnées par la main de l'homme et les choses livrées à elles-mêmes, l'arrêt du 13 février 1930 n'a pas innové, il présente, sur d'autres points, plusieurs différences de rédaction avec l'arrêt de 1927. La plus importante, du point de vue qui nous occupe, est le silence du nouvel arrêt relativement au caractère dangereux des choses soumises à une garde.

§ 2. — L'ARRÊT DES CHAMBRES DES REQUÊTES ET LA NOTION DE CHOSE DANGEREUSE.

Nous avons vu plus haut que, suivant l'arrêt du 21 février 1927, il suffit, pour que la présomption s'applique, « qu'il s'agisse d'une chose soumise à la nécessité d'une garde en raison des dangers qu'elle peut faire courir à autrui ». L'arrêt de 1930 ne dit rien de semblable. Faut-il en conclure que les Chambres réunies ont voulu écarter toute distinction repou-

sant sur le caractère plus ou moins dangereux des choses, et l'article 1384 devra-t-il dorénavant s'appliquer indistinctement aux choses les plus inoffensives comme aux plus dangereuses ?

M. Ripert a soutenu que l'arrêt de 1930 ne pouvait avoir eu une telle signification. Dans la note qu'il a publiée au sujet de cet arrêt (D. P. 1930.1.57), l'éminent professeur fait remarquer que la Cour n'avait pas à statuer sur l'étendue d'application de la responsabilité du fait des choses. « Nous croirions volontiers, dit M. Ripert, que la Cour de cassation, en supprimant cette formule, a voulu simplement éviter tout ce qui pouvait diviser inutilement les esprits. Mais elle a tenu à marquer que, ce faisant, elle ne modifiait nullement le fondement que sa Chambre civile avait assigné à la responsabilité du fait des choses. Elle dit, en effet, que pour l'application de cette responsabilité « il n'est pas nécessaire qu'elle (la chose) » ait un vice inhérent à sa nature et susceptible de » causer le dommage, l'article 1384 rattachant la responsabilité à la garde de la chose et non à la chose » elle-même » Ainsi la Cour de cassation ne vise pas la garde de la chose uniquement pour déterminer la personne responsable; elle y voit fréquemment le fondement même de la responsabilité. » Or, suivant M. Ripert, si l'idée de garde sert de fondement à la responsabilité, il faut nécessairement analyser cette notion de garde afin de connaître l'étendue de l'obligation du gardien. «... Bien qu'elle ne fût pas rigoureusement obligée de le faire pour prononcer la cassation de l'arrêt, dit M. Ripert (la Chambre civile a expliqué) que, pour l'application de la présomption de

faute de l'article 1384, § 1^{er}, « il suffit qu'il s'agisse » d'une chose soumise à la nécessité d'une garde en » raison des dangers qu'elle peut faire courir à autrui ». Cette distinction entre les choses dangereuses et les choses inoffensives, que la Chambre civile avait considérée comme indispensable lors de l'arrêt de 1927, la jurisprudence devra la faire encore à l'avenir : « ... elle sera bien obligée de reconnaître qu'il y a des choses que l'on n'a pas besoin de garder pour éviter des dommages, parce qu'elles sont par elles-mêmes inoffensives. S'il est constaté qu'une de ces choses a été l'instrument d'un dommage, il n'y a aucune raison pour présumer une faute dans la garde. La faute de la victime ou celle d'un tiers est beaucoup plus vraisemblable. » Aussi, conclut M. Ripert, « bien que la Cour de cassation ne parle plus de choses dangereuses, nous sommes fondé à soutenir que, puisqu'elle établit la présomption de responsabilité sur la garde de la chose, il n'y a rien de changé dans la jurisprudence ».

M. M. Picard pense aussi (« La responsabilité des accidents d'automobiles devant les Chambres réunies de la Cour de cassation » *Rev. gén. des Ass. ter.*, 1930, p. 259 et suiv.) que la Cour de cassation n'a pas voulu que l'article 1384 s'appliquât à toutes espèces de choses. « Cette idée (que l'obligation de garde doit être limitée aux objets qui présentent des dangers particuliers), écrit M. M. Picard (p. 273), n'a-t-elle pas été rejetée par l'arrêt des Chambres réunies qui ne fait plus allusion aux choses dangereuses et s'est précisément séparé sur ce point de l'arrêt de la Chambre civile ? N'est-ce pas la preuve que les Chambres

réunies ont voulu étendre l'obligation de garde à toutes les choses quelles qu'elles soient et rattacher par suite cette obligation au profit retiré par le gardien ? Nous ne le pensons pas. Les Chambres réunies ont voulu se montrer très prudentes et s'écarter le moins possible du texte même de l'article 1384, d'autant plus qu'elles n'avaient à se prononcer que sur l'application de ce texte aux automobiles, et que pour tout le monde les automobiles rentrent dans la catégorie des choses dangereuses. Peut-être aussi, il faut en convenir, ont-elles redouté les difficultés que réserve la détermination des choses dangereuses, sur laquelle la Cour de cassation devra exercer son pouvoir de contrôle. Il est certain que c'est là un problème extrêmement délicat, qui peut donner lieu à de nombreux conflits et à des décisions divergentes de la part des juges du fait. » Cette dernière réserve est également formulée par M. P. Esmein, qui, sans prendre parti, constate que la nouvelle formule de la Cour peut s'interpréter de diverses façons. « Ce peut être, dit-il (S. 1930.1.121), la volonté d'écarter toute distinction et de consacrer avec une portée générale la doctrine du risque. Ce peut être aussi la pensée que les choses dangereuses ne le sont que suivant les circonstances, que même toutes choses peuvent ou non, suivant les circonstances, justifier une responsabilité de plein droit... Peut-être encore, simplement, les Chambres réunies n'ont-elles pas voulu s'engager sur une distinction dont la base est encore obscure et sur laquelle l'expérience seule permettra de voir clair, comme le montrent les sérieuses discussions qu'elle a soulevées. »

Mais tous les autres auteurs, au contraire, voient dans la nouvelle formule de la Cour de cassation l'abandon définitif de toute distinction entre les choses fondée sur la notion de danger. Dans une *Chronique* au *Dalloz* hebdomadaire (1930, p. 27) M. Josserand se réjouit de la suppression d'un membre de phrase qu'il considérait comme assez fâcheux. Nous avons vu que M. Josserand reprochait, entre autres choses, à la notion de danger, d'être en contradiction avec un certain nombre d'arrêts. La Cour, pour M. Josserand, « se trouvait placée en présence du dilemme suivant : ou bien maintenir la directive, mais alors rétrécir le champ d'application de l'article 1384 et désavouer nombre de solutions concrètes précédemment et actuellement encore données par nos cours et nos tribunaux, ou bien approuver toutes ces solutions mais alors abandonner la directive nouvelle qui devait logiquement en porter condamnation. Le silence gardé par les Chambres réunies, au sujet de la formule litigieuse et les conclusions de M. le procureur général Matter nous permettent de penser que c'est au second parti qu'elles se sont rangées ou du moins qu'elles ont tenu à ne pas donner une consécration définitive et solennelle à un « standard » dont la vérité n'était pas démontrée... » On lit, de même, dans une *Chronique* de M. Capitant (*D. H.*, 1930, p. 31) : « Si donc elle (la Cour) a jugé bon de passer sous silence les prudentes restrictions que la Chambre civile avait formulées en 1927, c'est que sa volonté bien formelle était d'élargir le domaine de l'article 1384. » Le caractère intentionnel de l'omission constatée sur ce point dans l'arrêt des Chambres réunies paraît

également certain à M. Demogue, qui commente cet arrêt dans la *Revue trimestrielle de droit civil* (1930, p. 375). Citons encore, dans ce sens, M. Gardenat (*Sem. jur.*, 1931, p. 513), M. l'avocat général Cavarroc (*G. P.*, 1930.1.838) ainsi que l'annotateur de l'arrêt de 1930 dans ce dernier recueil (*G. P.*, 20 février 1930).

Cependant, si, le 13 février 1930, il pouvait subsister un doute sur l'abandon par la Cour de la notion de chose dangereuse, il semble que cet abandon soit devenu certain depuis deux arrêts postérieurs à l'arrêt des Chambres réunies, l'un en date du 3 mars 1930, émanant de la Chambre des requêtes, l'autre, rendu le 14 avril 1930 par la Chambre civile (*D. P.* 1930.1.81, avec une note de M. Savatier). Le premier de ces arrêts confirme une décision de la Cour de Caen, qui avait condamné le propriétaire d'une charrette à bras à réparer le dommage causé par ce véhicule. Le pourvoi soutenait que l'article 1384, § 1^{er}, ne pouvait s'appliquer à une chose inerte et nullement dangereuse par elle-même. La Chambre des requêtes a décidé que l'arrêt attaqué, « loin de violer les textes visés au moyen, en a fait une exacte application. ». L'arrêt de la Chambre civile du 14 avril 1930, dans une espèce analogue, a appliqué la présomption de l'article 1384 à une voiture de déménagement qui, en s'affaissant sur les rails du tramway, avait causé un préjudice à la S.T.C.R.P. à cause de l'interruption du trafic qui était résultée de l'encombrement de la voie. Ces deux décisions ne font aucune différence entre les choses dangereuses et celles qui ne le sont pas, et il semble bien que la thèse de M. Ripert soit nettement démentie par la Cour. Pourtant l'éminent professeur

continue à défendre sa théorie. Dans la note précitée (D. P. 1930.1.57), M. Ripert soutient que les deux arrêts ne repoussent pas la notion de danger mais en font, au contraire, usage, pour appliquer l'article 1384. Dans la première espèce, si la Chambre des requêtes a refusé d'examiner si une charrette à bras était ou non dangereuse, l'arrêt attaqué constatait, nous dit M. Ripert, « que cette charrette, chargée de plaques de tôle, était sous la garde de son conducteur ». Quant à l'arrêt de la Chambre civile du 14 avril 1930, s'il a appliqué l'article 1384, § 1^{er}, à une voiture de déménagement, c'est parce que, dans cette espèce, « il n'y avait aucun doute que le dommage était dû à l'état défectueux de la voiture ». Nous croyons que l'explication de M. Ripert n'est pas très exacte. Tout d'abord, nous pensons qu'il serait possible de dire que la charrette était soumise à une garde parce que le fait d'être chargée de tôle l'avait rendue dangereuse, si l'arrêt rapporté s'était appuyé sur cette circonstance particulière; en nous reportant à l'arrêt, nous voyons que celui-ci ne fait aucune allusion au chargement de la charrette, et se borne à dire : « Attendu que l'arrêt attaqué constate, d'une part, que Leclercq avait effectivement la charrette sous sa garde... » Vouloir soutenir que, pour la Cour de cassation, l'idée de garde implique à elle seule l'idée du danger serait, nous semble-t-il, supposer prouvé ce que M. Ripert se proposait justement de démontrer. D'autre part, dans la seconde espèce, en admettant que l'effondrement de la voiture de déménagement ait été causé par le mauvais état de ce véhicule, il nous paraît difficile de soutenir que celui-ci, pour avoir obstrué la voie du tram-

way pendant une heure, se soit révélé particulièrement dangereux. D'ailleurs, si les Chambres réunies n'ont pas été très explicites relativement à la notion de danger, elles ont dit très clairement qu'il importait peu que la chose dommageable présentât ou non un vice inhérent à sa nature. Cette formule, reproduite dans l'arrêt de la Chambre civile du 14 avril 1930, prouve, d'une manière indiscutable, que la Cour n'a tenu aucun compte de l'état dans lequel se trouvait la voiture de déménagement, et il ne nous paraît pas possible de tirer argument de l'état défectueux de celle-ci. Nous estimons donc préférable d'admettre, avec les autres auteurs que nous avons cités, que les Chambres réunies ont fait disparaître toute distinction entre les choses d'après leur nature. M. M. Picard s'est d'ailleurs rallié à cette opinion : dans un article plus récent (*Revue générale des Assurances terrestres*, 1931, p. 16), il reconnaît que l'arrêt des Chambres réunies a éliminé la notion de chose dangereuse. Quant à M. P. Esmein, il semble aussi avoir accepté cette interprétation car, dans une note écrite ultérieurement (S. 1931.1.122), il critique la nouvelle jurisprudence de la Cour, à laquelle il reproche de revenir par un détour à la notion de danger qu'elle prétend supprimer. M. Savatier, dans la note précitée relative aux deux arrêts dont nous venons de parler (D. P. 1930.1.82), après avoir fait un historique des divers systèmes au moyen desquels la jurisprudence s'était efforcée, depuis 1896, d'assouplir l'application de l'article 1384, constate qu'ils ont tous été abandonnés les uns après les autres, et que l'arrêt des Chambres réunies « nous place de-

vant une table rase sur laquelle il va falloir construire ».

§ 3. — L'ARRÊT DES CHAMBRES RÉUNIES ET LE FONDEMENT DE L'ARTICLE 1384

L'arrêt des Chambres réunies diffère encore de l'arrêt du 21 février 1927 sur un point¹ : l'expression « présomption de responsabilité » a été substituée à celle de « présomption de faute », qui se trouvait dans l'arrêt de 1927. Bien que cette question ne soit pas intimement liée à notre sujet, et qu'il ne nous soit pas nécessaire de prendre ici parti sur le fondement de la responsabilité de l'article 1384, la suppression du mot « faute » dans l'arrêt des Chambres réunies a soulevé trop de discussions pour que nous puissions la passer sous silence. Disons seulement ici que les partisans de la responsabilité objective ont vu dans ce changement de mot un signe certain du triomphe de leurs idées. M. Josserand, qui s'affligeait naguère du « travail de refoulement de la responsabilité du fait des choses inanimées » (Chronique au D. H., 1930, p. 5), se plaît maintenant à constater que la Cour de cassation « a fait un pas dans le sens de l'objectivation de la responsabilité du fait des choses

1. Signalons encore une autre différence entre les deux arrêts : tandis que la Chambre civile limitait l'application de l'art. 1384 aux choses mobilières, l'arrêt de 1930 ne reproduit pas cette réserve, de telle sorte que désormais, la responsabilité de l'art. 1384 doit s'appliquer indistinctement aux immeubles comme aux meubles. Nous ne mentionnons que pour mémoire cette innovation dont nous n'avons pas à nous occuper ici.

inanimées, sur la voie de la substitution de la notion de risque au concept traditionnel de faute, concept vieilli, qui, sans doute, est toujours indispensable, mais qui ne suffit plus à supporter, sur une base désormais trop étroite, l'édifice, devenu formidable et pesant, de la responsabilité » (D. H., 1930, p. 28, déjà cité). M. Savatier (D. P. 1930.1.83) est également d'avis que, dans l'article 1384, « l'idée de risque se fait de plus en plus envahissante, jusqu'à éliminer progressivement tout souvenir de l'idée de faute... Et ici, écrit cet auteur, c'est bien M. Josserand qui, légitimement, triomphe... »

A l'opposé de cette opinion, se place celle de M. Ripert, qui pense que la Cour, en remplaçant le mot « faute » par « responsabilité », n'a pas entendu ainsi modifier le fondement de l'article 1384. « Faut-il, se demande M. Ripert, dans la note précitée (D. P. 1930.1.57), attacher une grande importance à cette formule de la présomption ? Y a-t-il, dans la pensée de la Cour, une différence entre « présomption de » faute » et « présomption de responsabilité » ? Nous ne le croyons guère. La faute peut être présumée, car c'est la qualification légale d'un fait constaté ; la responsabilité, qui consiste dans l'obligation de réparer un dommage, est établie et non présumée par la loi. La première expression valait mieux que la seconde ; on pourrait même dire que la seconde n'est intelligible que comme synonyme de la première. Nous sommes d'ailleurs tellement habitués à identifier la faute et la responsabilité que l'on peut employer indifféremment les deux expressions. » Et, après avoir rapporté les conclusions tirées par M. Jos-

serand de la nouvelle formule de la Cour, M. Ripert ajouté : « Que l'on puisse ainsi interpréter sa décision, voilà qui est de nature à mettre la Cour de cassation en garde contre les formules trop larges. Il est bon que les défenseurs les plus qualifiés de la théorie du risque s'emparent de cet arrêt pour y voir un bulletin de victoire. Leur chant d'allégresse ne peut manquer d'effrayer la Cour de cassation, car elle ne saurait tout de même pas s'attribuer le droit de changer le fondement donné par le Code civil à la responsabilité civile, comme on l'incite à le faire. »

M. Capitant pense aussi qu'il ne faut pas attacher trop d'importance à l'expression « présomption de responsabilité ». « D'abord, fait remarquer l'éminent professeur, ce n'est pas la première fois que la Cour l'emploie : on la trouve déjà, ainsi que le signalent les observations au D. H., 1930, p. 129, dans un arrêt de la Chambre des requêtes du 16 juillet 1928 (D. P. 1929.1.33) et, à ce moment, elle a passé inaperçue. S'il n'en a pas été de même cette fois, c'est qu'à la fin de ses remarquables conclusions, M. le procureur général Matter a cité cette phrase empruntée à une note de Saleilles, publiée sous le fameux arrêt de la Chambre civile du 16 juin 1896 (D. P. 1897.1.433), dans lequel les promoteurs de la théorie objective avaient cru voir une consécration de leur thèse : « L'article 1384 est fondé sur cette idée simple, équitable, que celui qui a le fonctionnement d'une entreprise doit en supporter les risques. » Mais le savant magistrat n'a fait cette citation que pour bien dégager de l'article 1384, premier alinéa, le principe de la responsabilité du fait des choses inanimées, et, à

diverses reprises, il affirme, dans ses conclusions, que ce principe repose sur une présomption de faute ou, dit-il, en prenant les deux expressions comme équivalentes, sur une présomption de responsabilité qui rattache l'article 1384 à l'article 1382. » (D. H. 1930, p. 30).

M. M. Picard nous montre également, dans l'article précédemment cité (*Revue générale des Assurances terrestres*, 1930, p. 259 et suiv.), que les Chambres réunies n'ont pas voulu abandonner l'idée de faute. Ceci résulte des conclusions du procureur général Matter et de l'arrêt lui-même. Si le procureur général peut paraître, en rendant hommage à Saleilles, adhérer à la théorie du risque, « c'est ailleurs, dit M. M. Picard, qu'il exprime sa véritable pensée et il l'exprime avec une netteté qui n'autorise pas le moindre doute ». M. M. Picard cite alors les nombreux passages des conclusions de M. Matter, où le savant magistrat insiste sur l'idée de faute existant à la base de toute responsabilité. « On ne saurait dire avec plus de force, conclut M. M. Picard, que la responsabilité de l'article 1384 repose sur une idée de faute. » L'arrêt lui-même, d'autre part, n'a pas abandonné le fondement traditionnel de la responsabilité, car « ...le rattachement de la responsabilité à la garde de la chose implique, en effet, son rattachement à la théorie de la faute ». C'est, d'ailleurs, parce que l'arrêt repose sur l'idée de faute que M. M. Picard pensait que les Chambres réunies n'avaient pas supprimé la notion de danger, notion qu'il considérait, ainsi que M. Ripert, comme devant être inséparable de l'obligation légale de garde.

M. P. Esmein (note précitée, S. 1930.1.121) soutient,

de même, que l'arrêt des Chambres réunies n'a pu adopter l'idée de risque comme fondement général essentiel de la responsabilité et, ceci, pour trois raisons. D'abord, l'arrêt rattache la responsabilité à une présomption. Comme M. Ripert, M. P. Esmein fait observer qu'une responsabilité ne se présume pas : « Un fait seul peut être présumé, ici le fait de l'homme. La substitution à l'expression « présomption de faute » de l'expression « présomption de responsabilité » peut s'expliquer par le désir de tenir compte des solutions par lesquelles la Cour dépasse le domaine de la présomption de faute en maintenant la responsabilité quand la preuve est faite que la cause précise du dommage est un vice de la chose non imputable à faute au gardien. » D'autre part, la solution de la Cour est incompatible avec l'idée de risque : « L'arrêt, constate M. P. Esmein, rattache la responsabilité à la garde de la chose, non à la chose elle-même... alors que, dans la doctrine du risque, la responsabilité doit incomber à celui qui a le profit de la chose, alors même qu'il ne lui incomberait pas actuellement de la surveiller. » Enfin, l'arrêt déclare que la présomption ne peut être détruite que par la preuve d'un cas fortuit ou de force majeure ou d'une cause étrangère qui ne soit pas imputable au gardien : « En affirmant par là qu'elle est détruite par cette preuve, il donne une solution que ne comporte pas la théorie du risque. »

Cependant, comme le reconnaît M. Capitant, l'extension démesurée du domaine de la présomption de faute a pour effet de retirer à celle-ci son véritable caractère. « Au fond, écrit M. Capitant, M. Josserand

a raison : la notion de faute n'est plus qu'une fiction. Sans bien s'en rendre compte, la jurisprudence lui substitue celle du risque. » A ce propos, M. Cavarroc, dans l'étude que nous avons déjà citée (*G. P.*, 1930.1. 838), a mis en relief le défaut d'harmonie qui règne dans l'arrêt de la Cour, où se mélangent les idées de faute et de risque. Si l'idée de faute, selon ce magistrat, peut donner lieu à une présomption de responsabilité s'attachant à la garde de la chose, elle est insuffisante pour expliquer pourquoi le gardien de la chose ne peut repousser cette présomption en prouvant qu'il n'a commis aucune faute. Sur ce point, la notion de faute est dépassée et « le seul fondement qui puisse alors servir de base à la responsabilité est bien l'idée de risque ». M. Cavarroc termine en disant : « Nous retrouvons donc, dans la doctrine de l'arrêt, les deux idées de faute et de risque, mais à des degrés différents, la seconde y figurant à titre de renfort, pour parer à l'insuffisance de la première. »

Quant à nous, nous croyons aussi que M. Josserand se réjouit un peu trop hâtivement de la consécration de l'idée de risque par la Cour suprême, et il nous paraît certain, comme à la majorité des auteurs, que la Cour, en principe sinon en fait, reste fidèle à la notion de faute. En déclarant que l'article 1384 rattache la responsabilité à la garde de la chose, la Cour admet, comme le montre M. M. Picard, l'existence d'une obligation légale de garde ; lors donc qu'un accident se produit par le fait d'une chose, l'article 1384 présume que l'obligation légale a été mal exécutée, par suite qu'il y a eu faute du gardien de cette chose. Nous pensons, d'ailleurs, avec MM. Capitant,

Ripert et P. Esmein, que l'expression « présomption de responsabilité » n'a, par elle-même, aucun sens et que ce serait dépasser de beaucoup la pensée de la Cour que de lui attribuer la portée que lui donne M. Josserand. D'autre part, M. P. Esmein a bien fait ressortir les différences qui existent entre le système de la Cour de cassation et l'idée de risque-profit. Mais nous avons vu, et M. Capitant le constate lui-même, que la jurisprudence de la Cour de cassation ne correspond pas, au fond, d'une façon parfaite, à l'idée de faute. Ce manque d'harmonie entre le fondement que la Cour croit maintenir et les solutions pratiques qu'elle adopte ne vient pas, à notre avis, du caractère irréfragable de la présomption, comme l'écrit M. Cavarroc. M. Ripert a fait remarquer (*Semaine juridique*, 1928, p. 633), que la faute aquilienne est compatible avec une présomption qu'on ne peut détruire par la preuve de l'absence de faute. « ...Depuis très longtemps, dit M. Ripert, la jurisprudence applique en matière de responsabilité cette conception que la présomption de faute est irréfragable, sans que l'on ait songé à lui reprocher de changer le fondement même de la responsabilité civile. Quand il s'agit d'appliquer l'article 1385, qui établit la responsabilité du gardien de l'animal, qui en a l'usage, une jurisprudence déjà très ancienne décide que cette présomption ne peut pas être renversée par la preuve contraire et que le gardien de l'animal a l'obligation de prouver, soit la faute de la victime, soit une force majeure (Planiol et Ripert, tome 2, n° 919 bis). » Cette jurisprudence ne consacrait certainement pas l'idée de risque. En somme,

l'article 1384, qui, interprété à la nouvelle manière, sort de l'idée de faute sans se rattacher nettement à celle du risque, se trouve, selon l'expression de M. Moreau (note sous Cass. Req. 6 mars 1928, *Semaine juridique*, 1928, p. 471), « pour ainsi dire suspendu dans le vide ».

Quoi qu'il en soit, pour en revenir au point de vue qui nous intéresse, il nous suffit de retenir ici que l'arrêt des Chambres réunies a supprimé la notion de danger et que l'on est, désormais, en droit d'appliquer l'article 1384 à toute espèce de choses. En particulier, dans le cas de collision entre véhicules, il n'est plus possible de rechercher si les deux choses entrées en contact appartenaient à des catégories différentes, comme, par exemple, les automobiles et les voitures à traction animale ou les bicyclettes. Mais, si le choix de l'interprète se trouve, sur ce point, plus limité, il est permis de douter que sa tâche ait été rendue plus facile par la décision des Chambres des requêtes. Comme l'a écrit M. Demogue (*Revue trimestrielle*, 1930, p. 375), l'arrêt de la Cour, « s'il supprime une difficulté, n'ouvre-t-il pas la porte à des solutions trop larges, toute chose, même inoffensive et simple instrument docile, pouvant donner lieu à la responsabilité de l'article 1384 ? » Et, de fait, les tribunaux se sont trouvés bien embarrassés après le décevant arrêt du 13 février 1930. Alors que l'on fondait grand espoir sur la décision de la Cour, celle-ci, sans rien construire, sans rien affirmer, s'est bornée à abattre les frêles édifices péniblement échafaudés par les auteurs et par les tribunaux. Tout est à refaire : comme le dit

M. Savatier, nous nous retrouvons devant une table rase.

Table rase ? Pas tout à fait, cependant, car, si l'arrêt des Chambres réunies a détruit les théories fondées sur le caractère plus ou moins dangereux des choses, il n'a pu atteindre celles qui avaient été élaborées pour le cas de collision entre choses présentant un égal danger: les systèmes du choc ou du dommage unilatéral, celui de la neutralisation des présomptions et celui qui, admettant le cumul des présomptions, répartit les dommages entre les gardiens des choses qui se sont heurtées, sont encore debout. Aussi, peut-on trouver plusieurs décisions qui ont continué à appliquer ces divers procédés après l'arrêt du 13 février 1930.

§ 4. — LA JURISPRUDENCE IMMÉDIATEMENT POSTÉRIEURE A L'ARRÊT DES CHAMBRES RÉUNIES

Le système du dommage unilatéral est appliqué par un arrêt de la Cour de Paris, rendu le 3 avril 1930 (Devos c. Lecointe, *G. P.*, 1930.2.302, sous note a). Cet arrêt, qui semble en même temps admettre implicitement le système de la neutralisation, constate qu'en l'espèce il n'y avait eu de dommage subi que par une seule des parties : « ... Il ne saurait donc être question en l'espèce de conflit entre deux présomptions susceptibles de s'annuler ou non. »

Un jugement du Tribunal civil de Montpellier, du 28 février 1930 (Veuve Servin c. Marre, *Semaine juridique*, 1930, p. 769), a admis, comme le faisait le Tribunal du Lot-et-Garonne (13 mai 1929, Consorts

Nayac c. Nevers, D. H., 1929, p. 407), que les deux présomptions subsistent et il a résolu la question des réparations en faisant une masse des dommages, chacune des parties devant en prendre la moitié à sa charge.

Mais, parmi les décisions qui ont été rendues immédiatement après l'arrêt de 1930, celles qui admettent la neutralisation des présomptions sont les plus nombreuses. Citons, en ce sens, un arrêt de la Cour de Paris, en date du 12 avril 1930 (*G. P.*, 7 juin 1930, Pichon c. Lerévérènd), et un arrêt de la Cour de Riom du 3 avril 1930 (Bicard c. Bennejeant, *G. P.*, 1930.2.305, sous note a). Nous avons déjà signalé l'arrêt Pichon c. Lerévérènd dans notre courte étude sur la faute initiale. L'arrêt, d'autre part, écarte l'application de la présomption de l'article 1384, parce que cette présomption peut être invoquée par les deux plaideurs. De même, la Cour de Riom déclare qu'il y a « une impossibilité pour le demandeur de se prévaloir à l'encontre de la défenderesse d'une disposition générale que celle-ci est également fondée à invoquer à son encontre; d'où il suit qu'en telle occurrence la justification de la demande ne peut venir que de la faute prouvée à la charge de l'adversaire et que sa démonstration engagera la responsabilité de celui qui l'a commise, en vertu des articles 1382 du Code civil ». Mentionnons aussi un jugement du Tribunal de la Seine, du 11 avril 1930 (Compagnie des Voitures de place c. Cotil, *Gaz. P.*, 7 juin 1930) et un jugement du Tribunal civil de Rouen, en date du 10 avril 1930 (Lepilleur c. Aubert, *G. P.*, 7 juin 1930), qui appliquent également la neutralisation. Notons

que cette dernière décision s'ingénie à démontrer qu'une bicyclette est une chose dangereuse, avant de décider que la présomption de l'article 1384 s'applique à l'encontre de son gardien. Il faut, toutefois, remarquer que le jugement du Tribunal de Rouen est antérieur à l'arrêt rendu le 14 avril 1930 par la Chambre civile et qu'il était encore permis, à cette date, de douter du rejet définitif de l'idée de danger.

Il faut enfin citer, à titre de curiosité, une décision tout à fait originale de la Cour de Montpellier, en date du 26 mars 1930 (Affaire Pratz c. Joulia, *Gaz. Trib.*, 23 avril 1930). La Cour de Montpellier a imaginé d'appliquer aux collisions de véhicules, pour identité de raison, le système consacré par l'article 407 du Code de commerce en matière d'abordage maritime. Le système aboutit au même résultat pratique que la neutralisation des présomptions : en l'absence d'une faute établie, chacun supporte les dommages qu'il a éprouvés du fait de la collision. Cette solution, qui est restée complètement isolée, a suscité, avec juste raison, beaucoup de critiques. Si les dispositions du Code civil constituent le droit commun applicable à toutes les matières du droit privé, et s'il est possible de les invoquer pour combler les lacunes du Code de commerce, il n'est pas permis, en retour, de puiser dans le droit commercial la solution des problèmes non résolus par le Code de 1804. Ce procédé, vraiment trop prétorien, ne pouvait être admis. Il n'était cependant pas inutile de le signaler, ne fût-ce que pour montrer l'embarras qui règne dans toute cette matière où l'on peut dire que les tribunaux ne savent plus à quel Code se vouer.

C'est alors que la Cour de cassation a rendu deux nouvelles décisions, spéciales, cette fois, aux collisions de véhicules. La première est un arrêt de la Chambre des requêtes du 1^{er} mai 1930 (Dame de Luzerna c. Bastian et autres, D. P. 1930.1.137, note de M. Savatier, S. 1931.1.121, note de M. P. Esmein) ; la seconde émane de la Chambre civile (24 juin 1930, Thil et Thomas c. Suisse, mêmes références). Les deux arrêts se rapportent, l'un et l'autre, à une collision entre une automobile et une voiture attelée. La Cour allait-elle donc enfin dire comment il fallait appliquer la présomption de l'art. 1384, après avoir surtout dit, dans l'arrêt des Chambres réunies, comment il ne fallait pas l'appliquer ?

CHAPITRE II

L'ARRÊT DE LA CHAMBRE DES REQUÊTES DU 1^{er} MAI 1930 ET CELUI DE LA CHAMBRE CIVILE DU 24 JUIN 1930.

§ 1^{er}. — ETUDE DE L'ARRÊT DE LUZERNA BASTIAN

Dans cet arrêt, il s'agissait d'une automobile qui avait heurté si malheureusement l'arrière d'une voiture attelée que les conducteurs de cette dernière avaient été projetés sur le sol et que l'un d'eux décéda des suites de ses blessures. En l'espèce, le Tribunal de Chambéry, dans son jugement du 14 mai 1927, et, après lui, la Cour de Chambéry (arrêt du 8 mai 1928, pour ces deux décisions, voir *G. P.*, 7 juin 1930), avaient reconnu que le conducteur de l'automobile n'avait commis aucune faute : il avait voulu doubler la voiture hippomobile, qui allait très lentement, mais, au moment où il allait passer, une autre voiture, débouchant soudain d'un chemin de traverse et venant à sa rencontre, avait obligé le conducteur de la voiture de la dame de Luzerna à reprendre précipitamment sa droite. C'est alors que l'aile droite de l'automobile avait heurté l'arrière du camion. Il était établi que le chemin de traverse ne pouvait être aperçu

de la route nationale sur laquelle se trouvaient les voitures entrées en collision ; que, d'autre part, l'automobile de la dame de Luzerna roulait à une allure très modérée et qu'elle aurait eu le temps d'opérer son dépassement avant la croisée des deux voies. Il n'est pourtant pas sans intérêt de constater que la Cour de Chambéry, sans paraître d'ailleurs y attacher d'importance, déclare que le conducteur de l'automobile « n'a pu suffisamment ralentir en raison du poids de la voiture de la dame de Luzerna et de l'insuffisance de ses freins ». Le camion hippomobile, par ailleurs, ainsi qu'il est constaté dans ces différentes décisions, allait au pas et tenait sa droite. Le Tribunal et la Cour de Chambéry concluent donc que ni le conducteur de la voiture de la dame de Luzerna ni le voiturier Bastian n'étaient en faute.

Peut-être, dira-t-on, y aurait-il eu lieu ici de faire application de l'idée de faute initiale, car aucune collision ne se serait produite si une voiture n'avait pas, brusquement, débouché sur la route ? Mais la troisième voiture a continué son chemin... Le Tribunal de Chambéry répond ainsi à cette question : « Attendu que... rien ne permet de retenir que la responsabilité de l'accident soit imputable à l'automobile restée inconnue... que, d'une part, cette automobile est restée étrangère à l'accrochage du camion ; que, d'autre part, le tournant brusque et étroit que formait le chemin de Lémenc à sa jonction avec la route d'Aix s'opposait, selon toute vraisemblance, à ce qu'elle pût faire de la vitesse et arriver en trombe sur la route d'Aix... ; qu'il y a lieu, enfin, de se montrer très réservé lorsqu'il s'agit, en l'absence d'une certitude

complète, d'imputer à un tiers resté inconnu des fautes qui ont pour but de rejeter sur lui une responsabilité en dégagant celle des personnes qui ont participé matériellement à l'accident », et la Cour de Chambéry confirme qu' « ...on ne peut retenir aucune faute contre le conducteur de l'automobile inconnue qui a accompli son virage en tenant sa droite et qui n'a heurté ni la voiture de Bastian ni celle de la dame de Luzerna ».

Le Tribunal de Chambéry avait condamné la dame de Luzerna, en vertu de l'article 1384, celle-ci n'ayant pu établir l'existence d'un cas fortuit ou de force majeure ni d'une faute de la victime. La dame de Luzerna fit appel, invoquant, entre autres moyens, la neutralisation des présomptions. Mais la Cour de Chambéry, sans répondre à ce dernier moyen, se borna à reproduire la décision des premiers juges. La dame de Luzerna se pourvut en Cassation. La Chambre des requêtes, le 1^{er} mai 1930, rendit l'arrêt suivant : « Sur la deuxième branche, attendu que l'arrêt attaqué précise que l'accident est dû au choc de l'aile droite de l'automobile contre l'arrière du véhicule que conduisait la victime ; que ce véhicule, attelé d'un cheval, allant au pas, tenait sa droite ; que la Cour d'appel a ainsi implicitement écarté la présomption invoquée par la dame de Luzerna à l'encontre de la victime prise comme ayant la garde de sa voiture, puisque ce n'est pas par le fait de cette voiture que le dommage a été causé. » (Remarquons, en passant, qu'il faut lire avec beaucoup de bonne volonté l'arrêt de la Cour de Chambéry pour y trou-

ver, même implicitement, une réponse au moyen tiré de la neutralisation des présomptions.)

Ainsi, dans cette affaire, la Cour de Cassation décide que la présomption de l'article 1384 ne peut s'appliquer que contre le gardien du véhicule « par le fait » duquel le dommage a été causé. Cette solution paraît, à première vue, très juridique, car l'article 1384 ne crée de présomption de responsabilité contre le gardien d'une chose que si un dommage est résulté du fait de cette chose. Mais comment pouvait-on savoir, dans cette espèce, si la collision était due au fait de la voiture automobile appartenant à la dame de Luzerna ? Comme le fait remarquer M. P. Esmein, dans la note qu'il a publiée à l'occasion de cet arrêt (S. 1931.1.121), « ... l'imputation du dommage ne peut être réglée par la seule considération de la causalité matérielle. Sur ce terrain, nous trouvons en effet irréductiblement que le heurt est causé par les deux choses, dont la présence au point de rencontre a été également indispensable, puisqu'en éliminer une serait éliminer également l'accident. »

Est-ce parce qu'il était établi que le camion de Bastian avait subi le choc de l'automobile, que la Cour a mis la responsabilité de l'accident à la charge de la propriétaire de celle-ci ? Nous avons vu combien le critérium tiré du seul fait du choc unilatéral risque d'être arbitraire, et il est peu probable que la Cour suprême s'en soit contentée. Est-ce parce que le voiturier Bastian n'avait commis aucune faute, que la Cour le décharge de la présomption de l'article 1384 ? Le soin avec lequel l'arrêt constate que le camion hippomobile allait au pas et tenait sa droite pourrait le

faire croire, mais il est difficile d'admettre une telle contradiction entre cet arrêt et tous ceux qui, depuis 1919, n'ont cessé d'affirmer qu'il ne suffisait pas, pour repousser la présomption, de prouver l'absence d'une faute pouvant être imputée au gardien de la chose dommageable.

Mais, alors, quelles sont les considérations qui ont amené la Cour à décider que la collision était, en l'espèce, due au fait de l'automobile ? L'arrêt de la Chambre des requêtes ne nous le dit pas et, une fois de plus, les interprètes ont le champ libre. Plusieurs opinions ont été émises sur ce point.

M. Savatier (D. P. 1930.1.137) pense que la Chambre des requêtes s'est attachée, malgré l'arrêt des Chambres réunies, au caractère inégalement dangereux des deux véhicules. « Au fond, constate M. Savatier, le premier des arrêts rapportés reste dans le sillage de la jurisprudence antérieure à l'arrêt des Chambres réunies de février 1930. Car il semble bien, quoique sans le dire, rattacher la responsabilité du dommage à la garde de la plus dangereuse des choses entrées en collision. Sur quelles constatations de l'arrêt attaqué se fonde-t-il en effet ? D'une part, sur le fait que l'un de ces véhicules, simplement attelé d'un cheval, allait au pas et tenait sa droite ; d'autre part, sur le fait que l'autre véhicule, qui a heurté le premier, était une voiture automobile. Il en conclut que le gardien de ce dernier véhicule doit seul être considéré comme responsable. » Cependant, si l'arrêt applique ici la distinction entre les choses plus ou moins dangereuses, il ne le fait pas directement : « C'est par un détour qu'il arrive à ce résultat. L'idée

qu'il met en avant est celle de causalité. Il admet, en effet, qu'en cas de choc entre deux véhicules inégalement dangereux, c'est le plus dangereux qui doit être considéré comme la cause du dommage ; c'est par son fait, et non par le fait de l'autre, que le préjudice doit être considéré comme arrivé. »

M. P. Esmein, s'il pense aussi que l'idée de danger, bien que bannie des formules des arrêts, continue, au fond, à servir de base à un certain nombre de décisions (V. note au S. 1931.1.121, *in fine*), explique autrement que M. Savatier la solution adoptée par la Chambre des requêtes. La Cour, remarque-t-il, s'ingénie à trouver un moyen d'éliminer une des deux présomptions afin de laisser l'autre jouer seule. Or, pour décharger de la présomption le conducteur de la voiture hippomobile, il fallait établir que l'accident était dû à une cause étrangère qui ne lui fût pas imputable, cette cause pouvant justement être constituée par le fait de l'autre chose. Pour rechercher par le fait de laquelle des deux choses s'est produit l'accident, la simple considération de la causalité matérielle ne suffit pas, ainsi que nous l'avons vu dans le passage de la note de M. P. Esmein rapporté plus haut. Il faut, en outre, isoler le fait « ayant par lui-même une certaine valeur indicative d'imputabilité ou de non-imputabilité, et qu'accompagnera un examen d'ensemble de la conduite des parties ». M. P. Esmein répond ainsi à l'objection que nous formulions il y a un instant : si la Cour souligne l'absence de faute de la part du voiturier Bastian, ce n'est pas uniquement pour cela qu'elle le décharge de la présomption de l'article 1384 ; l'appréciation de la con-

duite de Bastian ne sert qu'à faire ressortir le fait dont on peut déduire l'imputabilité de la collision. Ce fait, qu'il faut isoler, on pourra le découvrir « ...en fonction de l'idée de mouvement. Quand deux choses se rencontrent, et spécialement au cas de collision de véhicules, il sera parfois possible de dire qu'une seule des deux choses s'est dirigée vers l'autre ; ainsi, d'abord, si l'une d'elles était immobile... mais, aussi, quand elles étaient mues dans le même sens, l'une suivant l'autre. On peut alors, conformément aux données de l'expérience pratique, présumer que l'imputabilité se trouve du côté du gardien de la chose qui, dans son mouvement, s'est dirigée vers l'autre. Et, par contre-coup, on écartera la présomption à la charge de l'autre gardien, comme plus vague et sans appui circonstancié dans les faits. » Pour déterminer quelle est la chose par le fait de laquelle le dommage a été causé, la Chambre des requêtes aurait donc, selon M. P. Esmein, recherché si les circonstances de l'accident pouvaient, combinées avec un examen de la conduite des parties, fournir quelque indication sur l'imputabilité de la collision. Le fait du mouvement, pour cet auteur, « n'est retenu que comme un indice d'imputabilité », l'absence de faute de la part du voiturier Bastian constituant un autre indice venant à l'appui du premier.

L'analyse de M. P. Esmein nous paraît plus exacte que celle de M. Savatier. Nous pensons que la Cour de cassation a trop nettement rejeté la notion de chose dangereuse pour avoir pu songer à en faire, même indirectement, le critérium de sa distinction. Mais la Cour, en admettant qu'elle ait considéré l'idée de

mouvement comme un des indices pouvant permettre d'éliminer une des deux présomptions, a-t-elle entendu poser ainsi un principe général ? A-t-elle seulement voulu dire que, dans cette espèce, le fait que la voiture automobile a heurté l'autre véhicule et le fait que ce dernier est resté passif prouvaient que la voiture hippomobile n'était pour rien dans les causes de l'accident ? Il est bien difficile de le savoir. D'autre part, la Chambre des requêtes n'a-t-elle pas été influencée par le caractère unilatéral du dommage, et peut-on affirmer qu'elle aurait jugé de la même manière si les occupants de la voiture de la dame de Luzerna avaient été gravement atteints ou si Bastian n'avait pas été tué ? Enfin, il est permis de se demander si la Cour n'a pas, au fond, retenu le fait, signalé dans l'arrêt de la Cour de Chambéry, que les freins de la voiture automobile étaient insuffisants pour le poids de ce véhicule, ce qui constitue tout simplement une infraction à l'article 23 du Code de la route, autrement dit une faute imputable au gardien de cette automobile ? Autant de questions auxquelles on ne peut répondre que par des hypothèses. Nous allons voir que le second arrêt de la Cour, dont nous allons parler maintenant, a également laissé place à des divergences d'interprétation.

§ 2. — ETUDE DE L'ARRÊT THIL ET THOMAS C. SUISSE

L'arrêt rendu par la Chambre civile le 24 juin 1930, au rebours du précédent, a condamné le propriétaire et le conducteur du camion hippomobile à indemniser la famille de Suisse, lequel, transporté dans une

automobile, avait été tué par la flèche de la voiture attelée venant en sens contraire. Le Tribunal civil de Reims, par un jugement du 11 juillet 1925 (*G. P.*, 1930.2.298), avait décidé que l'article 1384 devait s'appliquer à l'encontre du gardien du camion. Sur appel de Thil et de Thomas, la Cour de Paris a, par un arrêt du 30 juin 1926, confirmé le jugement du Tribunal de Reims. Thil et Thomas se pourvurent alors en Cassation, prétendant que l'article 1384 ne pouvait s'appliquer en l'espèce et que, dans tous les cas, puisqu'il s'agissait d'une collision entre deux véhicules, les présomptions de faute qui pouvaient résulter de l'application de l'article 1384 s'annihilaient. L'arrêt de la Chambre civile du 24 juin 1930 répond en ces termes à ce dernier argument : « Sur la deuxième branche du moyen : attendu que le pourvoi, sans contester que l'accident ait été occasionné par un camion conduit par la main de l'homme, soutient que, s'agissant d'une collision entre deux véhicules en mouvement, les présomptions de responsabilité qui pourraient résulter de l'article 1384 s'annihilent ; mais attendu qu'en vertu du texte précité, le gardien de la chose est légalement présumé responsable du dommage occasionné par cette chose ; que ne rapportant pas la preuve que l'accident soit dû à une cause étrangère qui ne lui soit pas imputable, il est tenu d'en assurer la réparation, et qu'à défaut de tout préjudice par lui allégué, il ne saurait être admis, uniquement en vue d'éluder des obligations envers la victime, à invoquer le bénéfice de la présomption de l'article 1384. »

On pouvait croire que la formule de la Cour, si

elle n'était pas à l'abri de la critique, dût au moins être suffisamment explicite pour que tout le monde fût d'accord sur sa signification. Il n'en est malheureusement pas ainsi et les auteurs ne s'entendent pas sur la portée de la solution de la Chambre civile.

On lit, dans une note de M. M. Picard (*Rev. gén des Assurances terrestres*, 1930, p. 910), que la Cour, repoussant la neutralisation des présomptions dans le cas d'un dommage unilatéral, « laissé entière... la question de savoir si cette règle peut être invoquée lorsque le dommage est bilatéral... ». M. Savatier, à l'inverse, pense que l'arrêt pose une règle susceptible de s'appliquer dans tous les cas. La Chambre civile a seulement voulu dire que l'article 1384 devait servir de fondement et non pas d'obstacle à la réparation. Si l'arrêt note que le préjudice, en l'espèce, était unilatéral, c'est, nous dit M. Savatier (note précitée, D. P. 1930.1.138), « pour en conclure que le défendeur invoquait l'article 1384 non par voie d'action, mais par voie d'exception, et non pas pour demander la réparation d'un dommage, mais uniquement pour éluder la réparation d'un autre dommage. Or, c'est cette attitude que la Cour de cassation semble condamner... » M. Savatier conclut de là que la Chambre civile a, dans cet arrêt, condamné, d'une manière générale, la thèse de la neutralisation des présomptions ainsi que le système consistant à faire masse des dommages et à en mettre la moitié à la charge de chacune des parties.

La Cour a-t-elle vraiment entendu donner autant de précisions que le pense M. Savatier ? S'il est assuré que l'on ne peut invoquer la neutralisation des pré-

somptions au cas de dommage unilatéral, est-il absolument certain que la Cour condamne cette solution lorsque le dommage est bilatéral ? C'est ce que nous examinerons plus loin, en étudiant le système de la neutralisation. Nous serions plutôt porté à croire, comme M. P. Esmein, qu'il n'est pas possible de se montrer très affirmatif quant aux intentions de la Cour, « ... car la formule de ses arrêts a été rédigée de façon à lui laisser toute liberté dans l'hypothèse de dommage bilatéral ».

En tout cas, si l'on donne à l'arrêt de la Chambre civile la portée restreinte que lui attribue M. M. Picard, la solution de la Cour apparaît comme assez peu satisfaisante et un certain nombre de critiques ont pu lui être adressées. La plus importante, à nos yeux, est celle qui a été formulée par M. Savatier, dans sa note au Dalloz (D. P. 1930.1.137), de la manière suivante : « Il y aurait d'abord quelque chose de singulier et de choquant à modifier du tout au tout la situation du gardien d'un des véhicules entrés en choc suivant que lui-même ou sa voiture ont subi ou non une égratignure, leur permettant de demander quelques francs de dommages-intérêts. Si ce gardien ne peut se prévaloir de la compensation des risques pour écarter sa responsabilité quand il n'a subi aucun préjudice, il ne doit pas pouvoir davantage, en bonne logique, écarter par ce moyen sa responsabilité envers l'autre victime, alors même qu'il a lui aussi subi un dommage, peut-être insignifiant. Le fait que le dommage est unilatéral n'est au fond qu'un cas extrême de l'hypothèse où le dommage est inégal. Décidera-t-on qu'il doit être traité

autrement que les autres cas d'inégalité dans le préjudice ? » D'ailleurs, fait remarquer M. Savatier, le cas de dommage unilatéral, pratiquement, ne se produit pour ainsi dire jamais, et, dans l'affaire Thil, il est à peu près certain que la voiture attelée avait reçu elle-même quelques avaries. Le voiturier n'avait pas jugé convenable de faire une demande reconventionnelle. Doit-on penser, demande M. Savatier, « ... que, par là, il avait définitivement modifié le fond même des responsabilités en présence ? Ce serait attacher à l'attitude des parties dans l'instance un effet bien difficile à justifier raisonnablement ». C'est justement parce que M. Savatier pense que la Cour n'a pu vouloir consacrer une telle singularité qu'il cherche à interpréter autrement l'arrêt du 24 juin et qu'il soutient que cette décision a une portée générale.

Ce reproche fait par M. Savatier à la théorie qui prétendrait s'attacher au caractère unilatéral du dommage pour en déduire la responsabilité du gardien de la chose sortie indemne de la collision a été reproduit par M. P. Esmein qui, citant M. Savatier, fait observer qu'il suffira d'invoquer un préjudice minime pour échapper à la règle posée par la Chambre civile. On trouve la même remarque dans une note de M. Lalou (*G. Trib.*, 1931, 1^{er} sem., p. 7) et dans un article publié par M. Gardenat dans la *Semaine juridique* (« La collision entre véhicules et l'article 1384 », *Sem. jur.*, 1931, p. 513 précité). « On peut dire, conclut M. Gardenat, au sujet de ce système, qu'en fait il n'a pu jouer que par l'effet de la surprise et que, désormais, il sera « bloqué ». » Cette critique, croyons-nous, pourrait suffire. M. P. Esmein

en formule une autre, que nous mentionnons seulement ici, nous réservant de la discuter plus loin. Cet auteur soutient que « le fait qu'il a seul subi un préjudice ne prouve pas que la collision ne soit pas due au défaut d'un des gardiens » et, par suite, la présomption de l'article 1384 devrait également pouvoir être invoquée à l'encontre du gardien qui a supporté le dommage. M. Savatier est d'ailleurs du même avis et, s'il pense que la Cour a voulu combattre cette opinion, il paraît convaincu que, ce faisant, elle est dans l'erreur. Enfin, M. P. Esmein, dans un passage de sa note auquel nous avons déjà fait allusion lors de l'étude de l'arrêt des Chambres réunies (v. *supra*, p. 98), accuse la Chambre civile de revenir par un détour à l'idée de chose dangereuse. « Quant aux résultats pratiques de la thèse que nous critiquons, dit-il, on fait valoir en sa faveur que, le plus souvent, c'est la chose la plus dangereuse qui cause un dommage à l'autre qu'elle heurte, alors qu'elle-même ne souffre pas grand préjudice. » Raisonner ainsi, c'est revenir au système fondé sur la notion de danger. « Si l'idée est juste, ajoute M. P. Esmein, il faut l'accepter franchement et non par voie détournée. » Nous pensons que la Cour de cassation ne mérite pas ce reproche. M. Savatier lui-même reconnaît que, dans cette affaire, la Cour n'a pu tenir compte du caractère des véhicules en présence, et ceci pour la raison suivante : si l'on veut apprécier le degré de nocivité des véhicules d'une manière objective, la voiture attelée apparaît comme moins dangereuse que l'automobile. Il ne pourrait en être autrement que si on l'apprécie subjectivement, d'après les circonstances

de l'accident : or, ici, ces circonstances étaient inconnues. La Cour ne pouvait donc, dans cette hypothèse, recourir à la notion de danger.

Mais si ces deux dernières objections de M. P. Esmein nous paraissent l'une discutable, l'autre injustifiée, par contre celle de M. Savatier est, selon nous, très grave. Il serait en effet inadmissible que le fondement de la responsabilité pût changer du tout au tout suivant qu'un des plaideurs a introduit ou non une demande reconventionnelle. Le critérium tiré du caractère unilatéral du dommage ne pourrait se soutenir que si, en pratique, un des véhicules pouvait sortir complètement indemne de la collision. Il est impossible, en réalité, que le préjudice causé par la rencontre de deux véhicules soit vraiment unilatéral. En dernière analyse, c'est donc bien l'attitude des plaideurs que le système de la Cour conduirait à prendre en considération, alors que cette attitude ne devrait pouvoir influencer en rien sur la solution des procès. Signalons, à ce sujet, une idée ingénieuse de la Cour de Montpellier, décidément fertile en procédés inédits (Cour de Montpellier, 2 décembre 1930, Vve Delcayre c. Messal, *G. P.*, 1931.1.152) : Il s'agissait d'une collision entre une automobile et une bicyclette. Le cycliste avait été tué et sa famille réclamait des dommages-intérêts au gardien de l'automobile. Celui-ci n'ayant allégué aucun dommage subi, la solution adoptée par la Chambre civile aurait dû conduire à la condamnation de l'automobiliste. La Cour de Montpellier, de son propre mouvement, a relevé que, d'après les renseignements versés aux débats, l'automobile avait également souffert de la collision.

« Attendu, déclare l'arrêt, qu'en l'espèce, l'automobile conduite par Messal a causé la mort de Delcayre et mis sa bicyclette hors d'usage ; que la bicyclette que montait Delcayre a détérioré l'automobile de Messal ; que celle-ci a subi un choc à la partie supérieure du radiateur, côté droit ; que son aile droite a été emboutie ; que le capot a reçu un choc sur le côté droit à proximité du réservoir à essence ; que le pare-brise a été brisé ; qu'il importe peu que, par délicatesse, Messal n'ait pas demandé le remboursement du dommage, assez peu élevé d'ailleurs, qu'il a souffert ; que ce dommage est constant... » En conséquence, la Cour de Montpellier a décidé que, malgré l'absence de demande en réparation de la part de Messal, il y avait lieu d'appliquer la neutralisation des présomptions.

Faut-il approuver le moyen adopté par la Cour de Montpellier ? Il est certain que le système de la Chambre civile, appliqué de cette manière, ne risque plus de faire dépendre le règlement du procès de la position prise par les plaideurs dans l'instance. Mais n'est-on pas menacé de tomber de Charybde en Scylla, c'est-à-dire de substituer l'arbitraire du juge à l'attitude des parties ? Si le tribunal ne tient compte du dommage subi par la partie la moins atteinte que lorsque ce préjudice ne lui paraît pas par trop insignifiant, qui nous dira à partir de quel moment les dégâts occasionnés par une collision méritent d'être pris en considération ? Et si le juge relève dans tous les cas, sans exception, le dommage subi par le défendeur, n'est-ce pas aboutir à n'appliquer jamais le système de la Chambre civile ? Aussi bien, tel nous paraît être le sort réservé à un semblable système : dorénavant,

les conducteurs qui auront eu la chance de sortir vivants d'une collision vaincront la répugnance qu'ils éprouvaient à opposer les légers dommages subis par leur voiture à la mort des occupants de l'autre véhicule. La délicatesse des sentiments leur apparaîtra comme vraiment trop onéreuse, et il est probable qu'à l'avenir il y aura, dans toutes les espèces, préjudice bilatéral.

§ 3. — LA JURISPRUDENCE POSTÉRIEURE AUX ARRÊTS LUZERNA ET THIL

En résumé, qu'apportent de nouveau les deux arrêts de la Cour de cassation ? M. M. Picard, dans la note dont nous parlions plus haut (*Rev. gén. des Assurances terrestres*, 1930, p. 909 et suiv.), constate l'existence de deux points acquis : 1° la neutralisation des présomptions est écartée lorsqu'il y a dommage unilatéral ; 2° il en est de même si la collision est due seulement au fait d'un des deux véhicules, l'autre ayant joué un rôle purement passif. Dans ces hypothèses, l'un des deux gardiens ne peut se prévaloir de la présomption, les conditions requises pour son exercice n'étant pas réunies, de telle sorte qu'il ne peut y avoir neutralisation. Mais, pour tous les autres cas, selon M. M. Picard, la question reste entière. Dans ces conditions, si l'on tient compte de ce que nous avons dit précédemment, l'apport des arrêts du 1^{er} mai et du 24 juin se ramène à fort peu de chose.

La solution donnée dans l'affaire Thil a été appliquée par quelques décisions rendues depuis. Citons, entre autres, un nouvel arrêt de la Chambre civile du

18 novembre 1930 (Dutartre c. Cognard, S., 1931.1.32) qui reproduit textuellement l'arrêt Thil ; un jugement du Tribunal civil de Saint-Brieuc du 6 novembre 1930, Vve Havy c. Lemoigne, *G. P.*, 1931, Somm., p. 29 ; un arrêt de la Cour de Grenoble du 12 novembre 1930 (Coing c. Veuillet, *G. P.*, 30 novembre 1930) et un arrêt de la Cour de Nancy du 16 décembre 1930 (Brasseries de Champigneulle c. Callot, Rec. de jurispr. des Cours d'appel de Dijon et Nancy, mars 1931, p. 81). Mais il est fort probable que le système de l'arrêt Thil perdra sous peu toute utilité pratique, lorsque les procès actuellement en cours seront épuisés.

Quant au système de l'arrêt dame de Luzerna c. Bastian, s'il peut s'appliquer dans les hypothèses où il est possible de savoir que l'un des véhicules est resté complètement passif, tel que le cas où l'une des voitures était immobile ou bien celui où les deux véhicules se suivaient, il ne peut être d'aucun secours dans l'hypothèse où les deux choses entrées en collision allaient à la rencontre l'une de l'autre. Encore avons-nous vu que, même lorsqu'il est certain que c'est tel véhicule qui a heurté l'autre, une semblable constatation ne peut suffire à prouver que c'est par le fait du véhicule tamponneur que la collision s'est produite. Comme le montre M. P. Esmein dans sa note précédemment citée (S. 1931.1.121), le juge est obligé de tenir compte de la conduite des parties pour déterminer si le véhicule heurté est réellement resté étranger aux causes du choc. Mais, lorsqu'on ne sait pas laquelle des deux choses s'est dirigée vers l'autre, c'est-à-dire quand l'élément matériel d'appréciation fait défaut, il n'est possible d'éliminer une des

présomptions, écrit M. P. Esmein, « que si l'on se contente, pour l'écarter, de la preuve de l'absence de faute », ce qui serait contraire à la jurisprudence de la Cour de cassation. Le système ne pouvant donc fonctionner que si l'on connaît à la fois les conditions matérielles de l'accident et la conduite tenue par les parties, l'arrêt de la Chambre des requêtes ne peut être que d'une utilité assez restreinte.

Deux arrêts de la Cour de Paris, en date l'un et l'autre du 21 novembre 1930 (Jérémy c. Lanne et Lemblé, *G. P.*, 1931.1.151, et Dlle Aufranc c. Andrieux, même référence), semblent avoir pris modèle sur l'arrêt de Luzerna. Dans la première de ces espèces, il était question d'un motocycliste qui, sachant qu'il allait être doublé par une automobile, avait tourné brusquement à gauche devant celle-ci, sans avoir, par un signal à bras, averti le conducteur de la voiture de ce qu'il allait faire. Une collision s'en était suivie. Le motocycliste ayant introduit une demande en dommages-intérêts, le Tribunal de Sens l'avait débouté pour ce motif que les deux présomptions se neutralisaient. La Cour de Paris a rendu l'arrêt suivant : « Considérant qu'une telle décision repose sur une inexacte interprétation de l'article 1384, § 1^{er}, du Code civil ; qu'en effet, cet article établit une présomption de faute à la charge du gardien de la chose « par le fait » de laquelle le dommage a été causé ; que rien ne permet d'en écarter arbitrairement l'application lorsqu'il s'agit d'une collision entre deux choses inanimées ; que le juge doit, en ce cas comme en toute autre circonstance, rechercher quelle est la chose auteur du fait générateur de l'accident... » Rappelant

alors les témoignages recueillis au cours de l'enquête et les déclarations du motocycliste, d'où il ressortait que la motocyclette de Jérémy, « ... dans ce mouvement, non signalé contrairement aux règlements et à la plus élémentaire prudence..., est venue heurter l'automobile... », la Cour de Paris conclut : « Considérant qu'il suit de là que la collision a été causée par le fait de la motocyclette et non par le fait de l'automobile ; que, dès lors, aucune présomption de faute ne pèse sur le gardien de cette automobile ; que c'est au contraire sur le gardien de la motocyclette, en l'espèce la victime de l'accident, que pèse tout entière la présomption de responsabilité édictée par l'article 1384, § 1^{er}, du Code civil ; considérant, d'autre part, qu'il n'a été prouvé à la charge du conducteur de l'automobile aucune espèce de faute susceptible d'engager sa responsabilité... » La Cour, suivant ici l'exemple de la Chambre des requêtes, recherche quel est le véhicule qui a heurté l'autre, ce qui, combiné avec le fait que le conducteur de la voiture tamponnée n'avait commis aucune faute, lui permet de dégager la responsabilité de ce dernier. Mais, dans la deuxième affaire (Dlle Aufranc c. Andrieux), absolument identique (cette fois, c'était une cycliste qui avait soudain traversé la route devant une automobile et était venue se jeter contre cette voiture), la Cour déclare : « Considérant qu'il est établi que la demoiselle Aufranc, montée sur une bicyclette, a été heurtée et renversée par l'automobile d'Andrieux conduite par lui-même ; que, dans de telles conditions, la présomption de faute établie par l'article 1384, § 1^{er}, du Code civil pèse sur Andrieux, gardien de l'automobile par le fait de

laquelle l'accident est arrivé, contrairement à ce qu'a décidé le Tribunal, mais que cette présomption peut être détruite notamment par la faute de la victime... » Or, en l'espèce, ajoute l'arrêt, il y avait faute de la victime. Ainsi, le même jour, dans deux cas en tous points semblables, la Cour de Paris, recherchant par le fait de quel véhicule s'était produite la collision, est arrivée à deux résultats opposés. Tandis que, dans la première espèce, elle a décidé que l'accident était dû au fait de la victime, dans la seconde, elle a fait peser la présomption sur le gardien de l'automobile, déclarant toutefois que cette présomption tombait devant la preuve de la faute de la victime. L'idée du fait unilatéral apparaît donc comme un critérium bien peu certain, puisque, par son application, les tribunaux, dans une même hypothèse, pourront arriver à faire retomber la présomption de l'article 1384, tantôt sur l'une, tantôt sur l'autre partie. En outre, dans l'affaire Aufranc c. Andrieux, était-il bien nécessaire, pour repousser la neutralisation, de faire appel à cette idée du fait unilatéral, puisqu'on établissait la faute de la victime ? Cette dernière considération suffisait amplement pour écarter la présomption pesant sur le gardien de l'automobile, et le système de la Chambre des requêtes n'ajoutait aucune nouvelle précision aux éléments dont disposait le juge en cette affaire. On peut en dire autant de l'arrêt Jérémy c. Lanne et Lemblé, car, si la Cour ne déclare pas ouvertement qu'il y avait faute de la victime, elle souligne que le motocycliste a enfreint à la fois «... les règlements et... la plus élémentaire prudence ». Pourquoi ne pas dire nettement qu'il y avait une faute de

la victime, au lieu de dire que, dans ces conditions, l'accident était dû au « fait » du motocycliste ?

Nous constatons une situation analogue dans un jugement du Tribunal de Narbonne du 22 décembre 1930 (*G. P.*, 1931.1.324, *Marty c. Gayraud et Compagnie d'assurances « L'Abeille »*). Cette décision commence par établir que l'accident (le charretier Marty avait été, dans un tournant, serré entre l'attelage qu'il conduisait et l'automobile de Gayraud) est dû au seul fait de Marty : « Attendu qu'en l'espèce, dit le jugement, l'automobile de Gayraud était complètement arrêtée ; qu'il n'y a pas lieu, dès lors, de retenir à l'encontre de Gayraud la présomption de responsabilité de l'article 1384, le fait de sa chose n'ayant pas causé de préjudice... » Mais, ayant ainsi établi que l'accident s'est produit par le fait de la victime, le jugement déclare « ... qu'en serait-il autrement, l'action de Marty n'en devrait pas moins être rejetée ; qu'en effet, il est de doctrine et de jurisprudence que la preuve de la faute de la victime annule en totalité ou en partie (*sic*, v. *supra*, ce que nous avons dit du caractère indivisible de la présomption) la présomption de faute édictée contre le gardien de la chose qui a causé le préjudice... ». Pouvait-on dire plus clairement que la notion du fait de la chose n'avait pas à intervenir en l'espèce ? Pas plus que la Cour de Paris, le Tribunal de Narbonne n'avait besoin de s'embarrasser de cette notion puisqu'il y avait faute prouvée à l'encontre de la victime.

L'idée du fait unilatéral est encore bien inutilement invoquée dans un arrêt de la Cour de Paris, du 5 juillet 1930 (*Société française des autos-transport*

« L'Etoile du Nord » c. Guillet, G. P. 1930.2.301), où, après avoir constaté qu'il était impossible de savoir si c'était l'automobile de Guillet qui avait abordé la camionnette de la Société ou si c'était l'inverse qui s'était produit, la Cour déclare : « ... qu'en tout cas, il est au contraire pleinement démontré que l'accident a eu pour unique cause la faute grave commise par le conducteur de la camionnette de « L'Etoile du Nord »... »

L'on pourra nous objecter, il est vrai, que si la Cour de Paris a appliqué sans raison le critérium de la Chambre des requêtes et si le Tribunal de Narbonne a cru devoir le rappeler dans des hypothèses où ce système ne servait à rien, on ne peut pas conclure de là qu'il n'a aucune utilité. Par exemple, dans les cas où, sans qu'il ait été possible de prouver la faute de l'une ou de l'autre partie, on possédait assez de renseignements sur les circonstances de la collision pour en déduire qu'un des deux véhicules avait joué un rôle purement passif, ce critérium pouvait guider le juge. Ainsi, dira-t-on, dans l'affaire Luzerna, le système a pu servir à condamner le gardien de l'automobile, alors que celui-ci n'était pas plus fautif que sa victime. Mais est-il bien certain que la Chambre des requêtes ait fait complètement, dans cette affaire, abstraction de toute idée de faute ? N'a-t-elle pas, au fond, tenu compte de l'insuffisance des freins de l'automobile, ce qui constituait une faute à la charge de son gardien ?

On ne saurait davantage invoquer, pour justifier ce système, un jugement du Tribunal du Havre du 27 juin 1930 (Sniadover-Meyer c. Soyez, G. P., 1930.

2. 303, sous note b). Le Tribunal du Havre, dans une collision entre une automobile arrêtée et une automobile en marche, a fait peser la présomption de l'article 1384 uniquement sur la seconde, qui a heurté l'autre. Remarquons qu'il ne faut pas s'arrêter aux expressions employées par le Tribunal, qui décide « ... qu'en raison de la différence considérable du danger que présentent dans ce cas les deux véhicules, il ne pourrait être soutenu que les deux présomptions de responsabilité se neutralisent » : la notion de danger ne joue ici aucun rôle, et c'est bien, croyons-nous, le système de l'arrêt de la Chambre des requêtes du 1^{er} mai 1930 que pense appliquer le Tribunal du Havre. « Attendu, est-il dit dans ce jugement, qu'il est de jurisprudence que lorsqu'une voiture automobile heurte une autre voiture qui stationne, la présomption de responsabilité de l'article 1384 n'atteint que le conducteur de la voiture en marche si le propriétaire de la voiture abordée paraît avoir pris toutes les dispositions nécessaires pour que sa voiture ne constitue pas un danger au regard d'autres véhicules... » Comme le fait plus tard M. P. Esmein, dans son analyse, à notre avis exacte, de l'arrêt de Luzerna, le Tribunal du Havre semble donc admettre que, si l'on veut faire peser la présomption de l'article 1384 sur un seul des deux gardiens, il faut tenir compte de deux choses : le fait du choc matériel et la conduite du gardien du véhicule heurté. Le choc, ici, était incontestablement dû à l'automobile de Sniadover. Quant à la conduite de Soyez, le gardien de la voiture arrêtée et tamponnée, le Tribunal du Havre déclare : « ... Des constatations faites par la gendarmerie, dont le procès-verbal

est régulièrement versé aux débats, il paraît bien résulter que la voiture de Soyez était régulièrement garée sur sa droite ; que, dans ces conditions, il appartient à Sniadover, s'il veut se dégager de cette présomption de responsabilité, d'établir la preuve d'une faute contre Soyez... » Et le Tribunal du Havre applique la présomption de l'article 1384 contre Sniadover ; cependant, ce dernier ayant prétendu que la voiture de Soyez n'était pas éclairée, le Tribunal autorise Sniadover à en faire la preuve. C'est ici que le Tribunal du Havre nous paraît être en contradiction flagrante avec lui-même ou n'avoir pas compris le système de la Chambre des requêtes. Ou bien le Tribunal du Havre a considéré comme certain que Soyez avait « pris toutes les dispositions nécessaires pour que sa voiture ne constitue pas un danger au regard d'autres véhicules... », et alors on a peine à comprendre qu'il autorise Sniadover à prouver que la voiture de Soyez n'était pas éclairée ; si cette voiture n'était pas éclairée, on ne peut vraiment pas dire que Soyez avait pris toutes les précautions voulues. Ou bien le Tribunal du Havre, tout en doutant que Soyez n'eût commis aucune faute, a décidé que la collision était due au fait de Sniadover ; et, dans ce cas, le Tribunal n'a pas vu que, si la Chambre des requêtes a pu s'appuyer sur l'absence de faute du gardien de la voiture heurtée, c'est parce que cette absence de faute était établie d'une manière indiscutable. Ainsi, le jugement du Tribunal du Havre n'applique pas véritablement le système de l'arrêt Luzerna. Mais on nous répondra peut-être qu'il n'avait pas l'intention d'appliquer ce système et qu'il s'en tenait à l'ancien critérium

du choc matériel. Dans ce cas, en effet, le Tribunal du Havre ne peut être accusé d'avoir mal compris la Chambre des requêtes, mais on peut, en revanche, lui reprocher d'employer un système rudimentaire et dont l'injustice n'est plus à démontrer (v. *supra*). Au fond, il est d'ailleurs possible que le Tribunal du Havre, laissant de côté les considérations juridiques, se soit placé sur le terrain des faits. Peut-être a-t-il pensé que, si la faute de Soyez n'était pas établie, par contre, il fallait que la voiture de Sniadover ait eu des phares bien insuffisants ou qu'elle allât bien vite, pour que son conducteur n'ait pu apercevoir à temps la voiture de Soyez.

De tout ce qui précède, il résulte que le système de la Chambre des requêtes est inconsistent et d'une utilité plus que douteuse. A la vérité, les arrêts et les jugements, comme le dit M. P. Esmein, s'efforcent, « toutes les fois que les juges en trouvent la possibilité..., de fonder leur décision sur une appréciation de la conduite des parties » (S. 1931.1.121). A quoi bon, lorsqu'on connaît cette conduite, parler du « fait » de la chose ? Fatalement, le système de la Chambre des requêtes n'est ainsi susceptible de s'appliquer que dans les espèces où il ne sert à rien.

Enfin, il faut constater que si les systèmes inaugurés le 1^{er} mai et le 24 juin, par la Chambre des requêtes et par la Chambre civile, ne sont pas d'un grand secours pour l'interprète et s'il est possible, à cause de leur caractère arbitraire, de les appliquer tout à fait au hasard, ils se font, en outre, dans certains cas, une regrettable concurrence. En effet, un

critérium n'a de valeur que s'il exclut les autres : or, le fait unilatéral et le dommage unilatéral peuvent se rencontrer dans une même espèce. Que décider lorsqu'il est établi que c'est par le « fait » de l'unique victime que le dommage a été causé ? Doit-on soutenir que la victime aura le droit d'invoquer l'article 1384 contre l'autre conducteur, et que ce dernier « ne saurait être admis, uniquement en vue d'éluder des obligations envers la victime, à invoquer le bénéfice de la présomption de l'article 1384 » ? Faut-il dire au contraire que le dommage n'a pas été causé « par le fait » du conducteur indemne ? La difficulté s'est présentée, notamment dans les affaires *Jérémy c. Lanne et Lemblé* (C. de Paris, 21 novembre 1930, *G. P.*, 1931.1.151), *Marty c. Gayraud et Compagnie d'assurances « L'Abeille »* (Trib. de Narbonne, 22 décembre 1930, *G. P.*, 1931.1.324) et *Rosas Diaz c. Miguras et Irastorza* (C. de Pau, 19 février 1931, *S.* 1931.2.113). La Cour de Paris et le Tribunal de Narbonne ont en effet reconnu, que l'accident, dans les deux premières espèces, était dû au fait de la victime. Ces deux juridictions ne se sont pas embarrassées pour si peu : elles ne semblent même pas avoir soupçonné la difficulté et, appliquant le système de la Cour de cassation « au petit bonheur » (qu'on nous pardonne cette expression familière), il ne leur en coûtait guère de choisir délibérément entre le système de l'arrêt *Luzerna* et celui de l'arrêt *Thil*.

Si, par contre, la Cour de Pau a aperçu la difficulté, elle s'est ingéniée à trouver un moyen de la supprimer. Elle y est parvenue en déclarant, au mépris de toute vérité, que l'accident n'était pas dû au seul fait

de la victime. « Attendu..., déclare-t-elle d'abord, que... Rosas Diaz, monté à bicyclette, faisait son apprentissage sur la route nationale... lorsque arriva, en sens inverse, une automobile conduite par Irastorza. Diaz, avec toute l'inhabileté d'un débutant, chercha à se garer sur sa droite, mais, par un manque d'équilibre et de direction, il dévia vers l'automobile qui approchait ; une collision se produisit... » Dans ces conditions, il paraissait difficile de nier le « fait » du cycliste, celui-ci ayant commis une série d'imprudences et de maladresses qui, visiblement, avaient déterminé l'accident. Pourtant, avec une belle désinvolture, la Cour de Pau ajoute, un peu plus loin : « ... Certaines des causalités exactes échappent à l'analyse et c'est le cas de rappeler cette judicieuse remarque : « Il serait dangereux de toujours incriminer celui qui paraît avoir heurté l'autre, car le heurt peut être la résultante d'hésitations réciproques des conducteurs, et celui qui est heurté a souvent eu, initialement, tous les torts. » Ayant ainsi soulagé sa conscience, la Cour de Pau condamna l'infortuné automobiliste à supporter le quart du dommage. Voici à quels résultats révoltants peuvent conduire des systèmes aussi arbitraires que contradictoires !

Nous sommes donc amené à conclure que, par ses deux arrêts, la Cour de cassation n'a pas apporté de solution décisive sur les deux points particuliers dont elle avait à connaître. Par contre, est-il vrai, comme le pense M. M. Picard, que ces deux décisions laissent entière la question pour le cas de dommage bilatéral ou de collision entre véhicules dont on ne sait lequel a heurté l'autre ? Faut-il penser, avec M. Savatier,

que la Cour a entendu condamner, d'une manière générale, le système de la neutralisation et tout procédé de répartition des dommages qui utiliserait l'article 1384 à la fois pour et contre les victimes de l'accident ? Ou bien encore, si, comme nous le croyons, la Cour n'a pas entendu prendre position au sujet des questions dont elle n'était pas saisie, n'a-t-elle pas, dans les deux arrêts du 1^{er} mai et du 24 juin 1930, rappelé des principes avec lesquels certaines des théories soutenues jusqu'alors sont nettement incompatibles ? Pour le savoir, nous allons procéder à l'examen des divers systèmes appliqués par les tribunaux postérieurement à ces arrêts.

§ 4. — INFLUENCE DES ARRÊTS LUZERNA ET THIL SUR LA NEUTRALISATION ET LE CUMUL DES PRÉSUMPTIONS.

Étudions d'abord la théorie de la neutralisation. Nous avons déjà dit brièvement en quoi elle consiste et nous avons vu qu'elle était déjà appliquée par de nombreuses décisions avant l'arrêt des Chambres réunies. Nous avons également cité plusieurs arrêts et jugements rendus dans le sens de la neutralisation entre l'arrêt du 13 février 1930 et les deux autres décisions de la Cour de cassation que nous venons d'étudier. Depuis les affaires Luzerna et Thil, le système a continué à être en honneur auprès des tribunaux. Trois arrêts de la Cour de Paris, il est vrai, le repoussent (5 juillet 1930, « L'Etoile du Nord » c. Guillet, collision entre deux automobiles en marche ; 5 juillet 1930, Tronchon et Compagnie d'Assurances

« L'Abeille » c. consorts Peinchaud, automobile contre bicyclette, *G. P.*, 1930.2.301-302 ; 21 novembre 1930, Jérémy c. Lanne et Lemblé, automobile contre motocyclette, *G. P.*, 1931.1.151). L'arrêt Tronchon c. Peinchaud déclare même avec véhémence : « qu'on ne saurait s'arrêter à une théorie arbitraire d'après laquelle, en cas de collision entre une automobile et un cycliste, il existerait une égale présomption de faute contre les deux conducteurs, et qu'il appartiendrait alors à l'un et à l'autre d'établir la faute de l'adversaire... ». Par contre, un arrêt plus récent de la même Cour (17 janvier 1931, Bossard c. Legris, *G. Trib.*, 1931, 1^{er} sem., p. 220) en fait application. « Considérant, dit la Cour de Paris, que les deux véhicules ayant subi des dégâts dont réparation est sollicitée par leurs gardiens respectifs, l'art. 1384, al. 1^{er} du Code civil invoqué par Bossard ne peut recevoir application, les deux présomptions de responsabilité en dérivant au profit de chacun d'eux à l'encontre de l'autre se neutralisant ; que les rapports juridiques des parties sont régis par les articles 1382 et 1383 du même Code... ». Nous avons vu (*supra*, p. 124) que l'arrêt de la Cour de Montpellier du 2 décembre 1930 (Delcayre c. Messal, *G. P.* 1931.1.152) applique également la neutralisation. Relevons encore deux jugements, l'un du Tribunal de Nevers, du 28 mai 1930 (Blain c. Dubois, *G. P.*, 1930.2.305, sous-note b), l'autre du Tribunal de commerce de Toulouse, du 18 juillet 1930 (Malabouche c. Sidobre, *G. P.*, 1930.2.306, sous-note e) qui décident que les présomptions existant à la charge des deux gardiens s'annulent. De même, l'arrêt de la Cour de Nancy, du 16 décembre 1930 (Brasseries de

Champigneulle c. Callot, *Rev. de jurispr.* des Cours d'appel de Dijon et de Nancy, mars 1931, p. 81, déjà mentionné), s'il repousse la neutralisation quand le dommage produit par une collision est unilatéral, affirme que les présomptions s'annihilent quand les véhicules qui se sont heurtés ont subi tous deux un préjudice. Le Tribunal de Saint-Brieuc, dans son jugement précité du 6 novembre 1930 (Vve Havy c. Lemoigne, *G. P.*, 1931.1, somm. p. 29) semble aussi admettre implicitement la neutralisation dans le cas de dommage bilatéral.

En présence de ces décisions, nous devons nous demander quelle peut être la valeur de la théorie de la neutralisation des présomptions. Et, tout d'abord, peut-on parler ici de « théorie » ? On en chercherait en vain un exposé méthodique. Les auteurs, au sujet de ce système, se divisent en deux camps : la plupart d'entre eux, comme MM. Ripert, Josserand, Savatier, P. Esmein et Lalou, semblent l'admettre, mais la considérer comme quelque chose d'acquis, de connu, d'évident. Les autres, parmi lesquels MM. Demogue, H. Mazeaud et Dereux, la combattent. Ainsi, cet étrange système, qui n'est sérieusement défendu par personne et qui est, d'autre part, fortement attaqué, a su cependant séduire les tribunaux, au point d'être le procédé appliqué par le plus grand nombre de décisions judiciaires.

C'est qu'en effet le moyen se recommande par sa simplicité : puisque le gardien de chacune des choses entrées en collision est présumé responsable de l'accident, les deux présomptions se détruisent l'une l'autre, et il faut rechercher si une faute a été commise par

l'une des parties. Si on ne peut rien prouver, les plaideurs seront renvoyés dos à dos, chacun supportant le dommage qu'il a souffert. M. Ripert constate, sans le discuter, ce résultat de la présence simultanée de deux présomptions, au cas de dommage causé par une chose à une chose, dans la note qu'il a publiée au D. P., sous l'arrêt de la Chambre civile du 29 juillet 1924 (D. P. 1925.1.5). Dans cette hypothèse, dit-il, « ... les deux présomptions s'annulent et on retombe dans la nécessité d'établir la faute ». M. Ripert affirme à nouveau cette opinion dans une autre note plus récente (D. P. 1927.1.99), où l'on peut lire : « Au cas de rencontre entre deux automobiles, chaque gardien peut être également présumé en faute, et les présomptions s'annulent, par conséquent, sans qu'il y ait lieu de distinguer suivant les circonstances de l'accident. » M. Josserand (Chronique au D. H., 1928, p. 33) approuve aussi la neutralisation, qu'il considère toutefois non pas comme l'annulation réciproque de deux présomptions de faute, mais comme l'opposition de deux risques égaux : « ... Et, s'il en est ainsi, les deux chauffeurs sont à égalité ; ils ont créé des risques identiques ; ils doivent en supporter l'incidence du moment qu'aucune faute effective n'est relevée et n'est prouvée à la charge de l'un d'eux ; ... les deux risques qu'ils avaient déchaînés s'équilibrant et se neutralisant réciproquement... Et, effectivement, c'est bien en ce sens que se prononcent et la plupart des auteurs et la jurisprudence... Le raisonnement serait d'ailleurs le même et la solution ne changerait pas si la collision s'était produite, non plus entre deux automobiles, mais entre deux voitures attelées... C'est là un résultat que

l'on peut considérer comme acquis... Il satisfait à la fois la logique et l'équité. » De même, M. Savatier, dans sa note sous le jugement du Tribunal de la Drôme du 3 mai 1927 et l'arrêt de la Cour de Chambéry du 20 juin déjà cités (D. P. 1927.2.169), se demandant si, lorsqu'une automobile et une bicyclette se heurtent, il faut appliquer la présomption à l'encontre du gardien de l'une et l'autre chose, écrit : « Devait-on présumer ce dernier (le cycliste) en faute, à raison du dommage causé par sa chose inanimée, ni plus ni moins que l'automobiliste..., ce qui aboutissait à annuler l'une par l'autre les deux responsabilités légales ?... » Et, dans la note relative aux arrêts Luzerna et Thil (D. P. 1930.1.137), M. Savatier, prenant plus nettement parti en faveur de la neutralisation, dit encore : « ... Le plus sage ne serait-il pas de revenir à la thèse de la neutralisation des risques qui, pour le cas de collision de véhicules, avait d'abord été celle de M. Ripert..., et qui reste celle, nous l'avons dit, de M. P. Esmein et de la plupart des Cours d'appel et des tribunaux ?... N'est-il pas logique de dire, quand deux présomptions jouent en sens contraire, qu'elles s'annulent ? » Cependant, dans une Chronique au D. H., M. Savatier reprochait à ce système de n'être pas assez nuancé (D. H., 1929, p. 65). M. P. Esmein, dans sa note au S. 1931.I.121, après examen des systèmes qui admettent la coexistence des deux présomptions et répartissent les dommages entre les intéressés, déclare leur préférer la neutralisation. Il s'exprime ainsi : « La thèse de la neutralisation des présomptions est plus exacte si l'on analyse celles-ci du point de vue de la preuve : chacune d'elles, en

effet, par application du principe de l'équivalence des conditions (Planiol et Ripert, *op. cit.*, t. 6, par P. Esmein, n° 539), entraîne la responsabilité de toutes les conséquences de la collision, et non pas seulement des dommages subis par la partie adverse. Dès lors, les deux présomptions se superposant exactement et produisant un effet de preuve inverse; ne peuvent que s'annuler l'une par l'autre... » Enfin, M. Lalou se borne également à affirmer l'existence de la neutralisation sans justifier davantage son emploi. Dans son ouvrage intitulé *La responsabilité civile*, cet auteur écrit: « S'il se produit une collision entre deux automobiles, on se trouvera en présence de deux présomptions de faute fondées sur l'article 1384, qui se neutraliseront... Si un dommage survenait à deux choses inanimées se trouvant sous la garde de deux personnes différentes, par suite du choc de ces deux choses inanimées, les présomptions de responsabilité à la charge des deux gardiens s'annihileraient... » M. Lalou, à l'inverse de ce que pense M. Savatier, invoque à l'appui de la neutralisation les arrêts de la Cour de cassation du 1^{er} mai et du 24 juin 1930 (note de M. Lalou, dans la *Gaz. des Trib.* de 1931, 1^{re} partie, p. 7). Rappelant les divers systèmes successivement soutenus et abandonnés, M. Lalou déclare : « Enfin, un quatrième système n'admet la neutralisation des présomptions que si les véhicules entrés en collision se sont causé l'un à l'autre un dommage. Ce système avait été consacré par de nombreuses décisions en cas de collision d'automobile et de bicyclette... (suivant des références); il a pour lui l'autorité des deux Chambres de la Cour de cassation... »

M. Lalou, on le voit, tire trop facilement parti de décisions peu probantes. Nous avons montré plus haut que les avis sont partagés sur la portée des deux arrêts de la Cour de cassation dont parle M. Lalou. A part cet auteur, nul ne soutient que la Cour ait voulu consacrer partiellement la neutralisation. La question serait plutôt de savoir si la Cour suprême ne l'a pas écartée d'une manière absolue. D'ailleurs, parmi les décisions citées par M. Lalou, il faut noter un arrêt de la Cour de Paris, en date du 5 juillet 1930 : or, les deux arrêts rendus ce jour-là par la Cour de Paris repoussent tous deux la neutralisation, qu'il qualifient d'arbitraire.

La neutralisation nous apparaît ainsi comme un procédé commode accepté sans discussion par la majorité des auteurs et des tribunaux. Mais s'il n'a pas été méthodiquement élaboré par la Doctrine, par contre il a été combattu avec beaucoup de soin par quelques auteurs, parmi lesquels il convient de citer M. Demogue, qui, à diverses reprises, déclare que la neutralisation doit être rejetée. « Il nous semble, écrit-il notamment dans la *Rev. Trim.* de 1927, p. 968, que si l'on admet une présomption contre les deux personnes, le résultat devrait être, comme en cas de faute commune, de partager la responsabilité et non d'annihiler les deux présomptions. » La même idée a été développée d'une manière particulièrement frappante par M. H. Mazeaud (S. 1928.I.179, note sous un arrêt de la Chambre des requêtes du 19 décembre 1927 et un arrêt de la Chambre civile du 30 janvier 1928). Est-il vrai, se demande cet auteur, que, lorsque deux véhicules se heurtent, les présomptions de

responsabilité que l'article 1384 fait peser sur les deux gardiens soient deux présomptions contraires qui doivent se neutraliser ? « Certes, écrit-il, on conçoit que lorsque deux présomptions sont en sens contraire, elles s'annulent : si, par exemple, en vertu d'un texte, je suis présumé avoir commis telle faute, et qu'en vertu d'un autre texte, je sois présumé n'avoir pas commis la même faute, il faudra nécessairement faire table rase des deux présomptions. Mais tel n'est pas le cas : les deux présomptions ne portent pas sur le même fait; elles visent chacune une personne différente ; les deux automobilistes qui se sont rencontrés sont, l'un et l'autre, présumés en faute; il n'y a là rien de contraire au bon sens : tous les jours des collisions se produisent, nées de l'imprudence commune des chauffeurs. Rien n'empêche donc les présomptions de subsister côte à côte; la collision a pu anéantir les deux voitures, non les présomptions ! » Cette critique nous paraît très forte : c'est en effet envisager la question d'une manière trop simpliste que de dire qu'il y a là deux présomptions contraires, et, par un procédé familier aux mathématiciens, mais qui n'a rien de juridique, de décider qu'elles s'annulent. N'est-il pas, d'autre part, contrairement à ce que l'on pense, tout à fait illogique de poser d'abord en principe que les deux parties sont responsables des suites de la collision en vertu de la présomption qui pèse sur chacune d'elles pour, au même moment, conclure qu'elles ne sont responsables ni l'une ni l'autre, par le jeu de ces mêmes présomptions ? Une autre critique a été adressée à ce système par M. Dereux (« Des collisions d'automobiles ou cycles dont les causes n'ont

pu être établies », *Les Lois nouvelles*, 1^{er} et 15 avril 1930, p. 152). Envisageant la question du côté pratique, M. Dereux fait remarquer que, dans une collision entre véhicules, c'est généralement la voiture la plus puissante ou la plus massive qui subit le moins de dommage. Ainsi, la neutralisation aurait pour effet de favoriser les véhicules les plus dangereux. L'objection de M. Dereux, ainsi que nous le verrons plus loin, n'est pas irréfutable. Mais, selon nous, le système de la neutralisation présente un défaut beaucoup plus sérieux, un vice rédhibitoire, pourrions-nous dire : c'est de se mettre en opposition certaine avec la jurisprudence qui a nettement délimité les moyens admis pour repousser la présomption de l'article 1384. Nous avons vu que, pour faire tomber la présomption quasi-irréfragable de l'article 1384, il fallait prouver soit le cas fortuit, soit la force majeure, soit la faute d'un tiers ou de la victime. Cette énumération est, évidemment, limitative. Par suite, s'il est possible de détruire la présomption pesant sur le gardien d'une des choses entrées en collision en prouvant la faute du gardien de l'autre, la simple présomption de la faute de cet autre gardien ne peut suffire; elle est en dehors des cas prévus par la Cour de cassation. Pour cette raison, il nous est permis de penser que, bien que la Cour de cassation ne se soit jamais expressément prononcée contre la neutralisation des présomptions, il est probable qu'elle serait logiquement conduite à condamner ce système si la question se posait devant elle.

La neutralisation étant écartée et le principe de la persistance des deux présomptions admis, il reste à se

demander comment doivent être répartis les dommages occasionnés par la collision. Un premier système avait déjà été employé : c'est celui qui consiste à faire masse des dommages et à en faire supporter la moitié à chacune des parties. Un second système s'est fait jour dans une décision récente, en vertu duquel chacun des gardiens doit réparer le préjudice causé à l'autre.

Le premier de ces procédés, préconisé depuis longtemps par M. Demogue et déjà mis en application par le Tribunal du Lot-et-Garonne (13 mai 1929, consorts *Nayac c. Nevers*, D. H., 1929, p. 407) et le Tribunal de Montpellier (28 février 1930, *Vve Servin c. Marre*, *Sem. jur.*, 1930, p. 769), a été également adopté par un arrêt de la Cour de Colmar du 27 juin 1930 (*Belgrade c. Stapel*, *G. P.*, 1930.2.303). Cette dernière décision, rendue dans une espèce où, deux automobiles s'étant heurtées, la Cour a considéré qu'il était impossible de déterminer la part de responsabilité incombant à chacun des conducteurs, se fonde sur l'argumentation suivante : « Attendu que la présomption de responsabilité n'étant édictée qu'à l'encontre du gardien du véhicule qui a causé l'accident, il en résulte qu'en cas de collision de deux véhicules, comportant des dommages pour l'un et l'autre de ces véhicules, la présomption susvisée ne peut être opposée à l'un ou à l'autre des deux gardiens en cause que dans la mesure où il est établi qu'il a causé l'accident dont se plaint autrui; que si cette détermination absolue du fait de l'un ou de l'autre demeure pratiquement impossible à raison des circonstances, il reste que, sauf cas de force majeure établi en faveur de l'un ou de

l'autre ou des deux à la fois, le dommage causé apparaît nécessairement et logiquement comme la résultante de son propre fait et du fait d'autrui, les deux, jusqu'à preuve du contraire, étant de même nature et de même importance; que, dès lors, seul le fait supposé d'autrui pouvait donner lieu à application de l'article 1384, § 1^{er}, du Code civil, chacun des intéressés ne peut réclamer à l'autre que la partie du dommage afférente à ce fait, donc en réalité la moitié du dommage qu'il a subi. » Observons que, dans cette espèce, en réalité, il y avait faute prouvée : la Cour, après avoir dit que les causes de la collision étaient incertaines, constate que les deux voitures tenaient très probablement leur droite de la même manière, qu'elles étaient toutes deux en marche et qu'il était établi qu'elles avaient toutes deux une allure modérée. Mais la fumée d'un train ayant gêné la visibilité, les deux conducteurs auraient dû stopper. « Attendu, dit l'arrêt, qu'il est certain, enfin, que l'accident s'est produit au passage d'un train gênant la visibilité par la fumée qui se dégageait de la locomotive, circonstance qu'aucune des parties n'a appréciée à sa juste mesure, et dont, par conséquent, il lui est manifestement impossible d'argumenter plus spécialement à l'encontre de son adversaire, ce manque de circonspection ayant été commun... » Pourquoi remplacer le mot « imprudence » par « manque de circonspection » ? Les deux parties avaient commis exactement la même faute, et, d'après les règles normales du partage de la responsabilité dans le cas de faute commune prouvée, il y avait lieu de répartir les dommages proportionnellement aux fautes commises

par les parties. Comme, ici, les fautes étaient égales, on aboutissait tout naturellement au partage égal des réparations.

Cependant, négligeons cette circonstance particulière à l'arrêt de la Cour de Colmar, et demandons-nous si le procédé aurait été juridique et équitable s'il avait réellement été impossible de savoir quelle part de responsabilité incombait à chacun des conducteurs.

Nous avons vu plus haut que M. Savatier, dans sa note sur les arrêts Luzerna et Thil (D. P. 1930.1.137) voyait dans l'arrêt de la Chambre civile du 24 juin la condamnation de ce système, l'article 1384 ne pouvant être invoqué que par voie d'action et non par voie d'exception. « Chacun des gardiens des véhicules tamponnés, écrit M. Savatier dans cette note, est en effet, pour le préjudice qu'il subit, victime de la chose de l'autre, et peut invoquer contre ce dernier l'article 1384 du Code civil, sans que le gardien de l'autre véhicule soit admis, uniquement en vue d'éluder ses obligations, à invoquer lui-même le bénéfice du même texte. Il s'ensuit qu'en cas de double dommage causé par un choc entre deux véhicules, chacune des parties a le droit de réclamer à l'autre la totalité du préjudice subi par elle du fait de la collision... La Cour de cassation ne rejetterait pas seulement ainsi la théorie de la neutralisation des risques... elle repousserait du même coup la solution plus nuancée de la Cour de Colmar... » M. Savatier critique la solution de la Chambre civile. « ...l'article 1384, dit-il un peu plus loin, nous semble pouvoir être invoqué, logiquement, aussi bien contre que pour chacune des victimes. »

M. P. Esmein a exprimé la même idée, dans le passage de sa note (S. 1931.I.121) que nous avons rapporté plus haut. L'obligation de garde pesant sur celui qui se sert d'une chose inanimée est, selon cet auteur, « ... imposée au gardien en vue de sa propre sécurité comme de la sécurité des autres ». M. P. Esmein va même très loin dans cette voie, car il en arrive à conclure que, « ...si par négligence à garder votre propre chose, vous subissez un dommage par l'effet d'une collision, c'est votre défaut de garde qui cause au tiers le préjudice consistant pour lui dans l'obligation de réparer le dommage en vertu de l'article 1384 ». On pourrait facilement ironiser sur une telle affirmation, mais il est probable que ce n'est là qu'une boutade. Quoi qu'il en soit, M. P. Esmein pense que le système de la Cour de Colmar tient compte du double caractère offensif et défensif de l'article 1384, et, comme tel, bien que cet auteur lui préfère le procédé de la neutralisation, le système défendu par M. Demogue lui paraît donner peu de prise à la critique.

Nous pensons, pour notre part, que l'interprétation que donnent MM. Savatier et P. Esmein de l'article 1384 est inacceptable. Par suite, si l'arrêt de la Cour de Colmar s'appuie sur un semblable raisonnement, son système doit être rejeté.

Il est inexact, disons-nous, de soutenir que l'article 1384 peut être invoqué contre la victime. Il ne faut pas oublier que l'article 1384 établit la responsabilité du gardien d'une chose pour les dommages causés à autrui. Si le gardien se cause à lui-même un dommage, il ne peut être question de responsabilité ni

de réparation. Le Code civil n'institue aucun devoir de la personne envers elle-même. Que le propriétaire remplace ou non, dans son propre patrimoine, la chose qu'il a lui-même détériorée, — ce qu'il ne peut faire qu'en aliénant un autre élément de son patrimoine, — la loi ne s'en occupe pas et l'article 1384 n'a nullement ici à intervenir. La Chambre civile a donc eu parfaitement raison de dire que l'article 1384 ne peut être invoqué que pour demander une réparation et non en vue de mettre obstacle à cette réparation. Elle n'a fait que rappeler une vérité première que l'on n'aurait jamais dû oublier.

Mais est-il vrai que le système de la Cour de Colmar suppose le postulat de M. Savatier et de M. P. Esmein ? L'arrêt ne dit pas que chacune des parties réparera elle-même la moitié du préjudice qu'elle a subi, l'article 1384 la présumant en faute pour une partie du dommage qu'elle s'est causé à elle-même. Il prend au contraire soin de préciser que seul le fait supposé d'autrui peut donner lieu à l'application de l'article 1384, et il semblerait que, ce faisant, l'arrêt fût aux antipodes de l'opinion de MM. Savatier et P. Esmein. Mais, si l'on examine cette décision de plus près, on s'aperçoit que la Cour de Colmar part de l'idée que la présomption de responsabilité est édictée à l'encontre du gardien du véhicule « qui a causé l'accident ». Dans cette expression, « l'accident », sont comprises toutes les conséquences de la collision, aussi bien le dommage subi par l'un que celui souffert par l'autre, ce qui permet à la Cour de Colmar de dire, les deux gardiens étant présumés « responsables de l'accident », que « ... le dommage causé à

chacun apparaît nécessairement et logiquement comme la résultante de son propre fait et du fait d'autrui ». Or, l'article 1384 ne dit pas que l'on est responsable « des accidents » que l'on occasionne : il ne parle que du dommage « causé à autrui ». Ainsi, en l'espèce, Belgrade étant présumé responsable du préjudice causé à Stapel, et ce dernier étant présumé responsable des dommages soufferts par Belgrade, chacune des parties n'apparaissait plus nécessairement comme coauteur du préjudice subi par elle. On ne peut, comme le fait la Cour de Colmar, considérer les dommages comme une masse unique : l'article 1384 s'applique d'une manière indépendante contre chacune des parties, si bien que chacune, à moins qu'elle ne prouve le cas fortuit, la force majeure ou la faute de la victime, doit réparer la totalité du préjudice subi par l'autre. (Remarquons d'ailleurs que le même reproche peut être fait au système de la neutralisation qu'à celui de la Cour de Colmar. Il n'est pas permis de dire, avec M. P. Esmein, que chacune des présomptions entraînant « la responsabilité de toutes les conséquences de la collision... » les deux présomptions « se superposent exactement ». Mais nous avons vu que, pour repousser le système de la neutralisation, il existait une autre raison qui, à elle seule, était suffisante.)

Nous concluons donc que le système de la Cour de Colmar doit être rejeté, comme reposant sur une interprétation inexacte de l'article 1384. M. Josserand formule contre ce procédé une autre critique. Dans une Chronique au D. H. (1928, p. 34), cet auteur constate que l'on ne peut assimiler le cas de double pré-

somption de faute et celui où il y a deux fautes établies. « Lorsqu'il y a faute prouvée de part et d'autre, écrit M. Josserand, on en connaît la gravité respective et l'on est ainsi en mesure d'en fixer les conclusions exactes, en procédant à un partage de responsabilité qui n'est pas nécessairement égal... Rien de tel lorsqu'il y a simplement faute présumée, c'est-à-dire faute abstraite et inconditionnée; il ne peut être alors question que d'un partage égal et parfaitement arbitraire... »

Ainsi, M. Savatier a, croyons-nous, eu raison de dire que la jurisprudence de la Cour de cassation (et même, ajouterons-nous, l'application pure et simple des principes du droit) conduisait à décider « qu'en cas de double dommage causé par un choc entre deux véhicules, chacune des parties a le droit de réclamer à l'autre la totalité du préjudice subi par elle du fait de la collision ». Ce système, le seul irréprochable à notre sens, du point de vue juridique sinon du point de vue de l'équité, a été appliqué par un jugement du Tribunal civil de Saint-Brieuc du 17 décembre 1930 (Hernio c. Le Clézio, *Rev. gén. des Assurances terrestres*, 1931, p. 580). « Attendu, est-il dit dans ce jugement, qu'il n'est pas possible, en présence des résultats des enquêtes, de déterminer la faute initiale génératrice des dommages subis par Hernio et par Le Clézio ; ... Attendu que, dans ces conditions, et en se basant sur le principe constant en jurisprudence, actuellement, qu'il ne suffit pas au gardien d'une chose dommageable pour être exonéré de la présomption de responsabilité qui pèse sur lui, de prouver qu'il n'a commis aucune faute ou que la

cause de l'accident est demeurée inconnue, il échet d'appliquer à chacun des deux gardiens dont les véhicules sont entrés en collision... les règles du paragraphe premier de l'article 1384 du Code civil et de dire que chacun d'eux est présumé responsable du dommage causé à l'autre. »

La solution du Tribunal de Saint-Brieuc est celle que soutenait M. Dereux dans l'article dont nous avons déjà parlé (« Des collisions d'automobiles ou cycles dont les causes n'ont pu être établies », *Les Lois nouvelles*, 1^{er}-15 avril 1930, p. 151). M. Dereux, nous l'avons vu, reproche au système de la neutralisation de favoriser les véhicules les plus dangereux. Il repousse également la théorie de M. Demogue, à laquelle il fait, notamment, grief de présumer l'égalité des fautes commises par les deux parties. Selon M. Dereux, puisque c'est généralement le véhicule qui a heurté l'autre ou, tout au moins, celui qui allait le plus vite, qui a causé le plus de mal, les fautes ne sont pas égales : « ... C'est donc probablement là où il y a le plus de dommage, conclut-il, qu'il y a le moins de culpabilité. » Aussi M. Dereux pense-t-il que le procédé le plus équitable est celui qui consiste à faire réparer par chacun le dommage causé à l'autre. On peut objecter au raisonnement de M. Dereux qu'il n'est pas absolument exact de dire que le véhicule abordeur cause plus de dommage que le véhicule tamponné. Cela est peut-être vrai quant aux dégâts matériels bien que, dans le cas où une collision entre une automobile et une bicyclette est due au heurt du cycliste (v. notamment un jugement du Tribunal de Rouen du 10 avril 1930, *Lepilleur c. Aubert, G. P.*,

7 juin 1930) c'est certainement le véhicule abordeur qui souffre le plus; mais si la puissante voiture a des chances d'être moins endommagée que le véhicule plus léger ou plus lent qu'elle heurte, ses occupants sont aussi vulnérables que ceux du véhicule abordé. Il peut ainsi arriver que, finalement, les dommages subis du côté des abordeurs soient plus élevés que ceux qu'ils ont eux-mêmes causés.

D'ailleurs, l'argumentation de M. Dereux repose, au fond, sur les différences de danger présentées par les véhicules, et nous ne croyons pas qu'il soit possible de justifier le système en se plaçant sur ce terrain. Comme l'a fait remarquer M. P. Esmein, dans sa note précitée (S. 1931.1.121), si la distinction entre les choses dangereuses et les choses inoffensives est juste, il faut l'accepter franchement. Or nous avons déjà dit que l'idée de danger n'a pas à intervenir ici : l'application de l'article 1384 conduit naturellement au procédé du Tribunal de Saint-Brieuc, qui, juridiquement, est inattaquable.

Mais, par contre, si l'on examine les conséquences pratiques du système, celui-ci apparaît, contrairement à ce que pense M. Dereux, comme aussi peu équitable que celui de la neutralisation ou celui du partage par moitié préconisé par M. Demogue. De plus, cette réparation intégrale des préjudices occasionnés par la collision présente de graves inconvénients, que M. Savatier a mis en lumière dans sa note au Dalloz 1930 (D. P. 1930.1.137). « Les premières victimes, déclare M. Savatier, en seraient les Compagnies d'assurances. On voit en effet immédiatement que toute collision où ne pourrait être établie la faute

d'une des parties obligerait pareillement à réparation complète l'assureur de chacun des véhicules entrés en collision, envers le propriétaire de l'autre véhicule et les personnes transportées. La charge serait considérable, et beaucoup plus forte qu'elle ne l'était jusqu'ici, même en cas de faute commune établie. » M. Savatier fait alors observer que, dans cette dernière hypothèse, il n'y a jamais réparation intégrale du dommage résultant de la collision : si les gardiens des deux véhicules sont reconnus l'un et l'autre fautifs, chacun ne doit réparer qu'une fraction du préjudice qu'il a causé, fraction qui sera déterminée suivant sa culpabilité plus ou moins grande. Le chiffre des indemnités à payer se trouve donc, d'après le système de M. Dereux, considérablement accru. Mais les inconvénients du système, nous dit M. Savatier, ne s'arrêteraient pas là : les Compagnies d'assurances augmenteraient leurs primes, ce qui aurait pour résultat de faire monter les prix de toutes les marchandises transportées, de telle sorte que la réparation des préjudices que se sont mutuellement causés les conducteurs de véhicules retomberait, en définitive, sur tout le corps social.

M. Savatier a ainsi tracé un tableau, peut-être un peu trop sombre mais certainement exact dans ses grandes lignes, des résultats auxquels aboutirait l'application des principes qu'on peut dégager de la jurisprudence de la Cour de cassation en matière de collisions de véhicules. Signalons, pour notre part, que le système du Tribunal de Saint-Brieuc est inadmissible pour une autre raison : n'est-il pas choquant de dire que lorsque les parties n'auront fourni aucune preuve

de l'imputabilité du dommage, elles auront droit à une indemnisation intégrale, alors qu'elles ne seront que partiellement indemnisées si chacune d'elles arrive à prouver la faute de l'autre ? On pourra, avec un pareil système, redouter que les conducteurs, qui se savent l'un et l'autre fautifs, s'entendent entre eux pour garder le silence au détriment de leurs assureurs.

Il est aisé de comprendre, dans ces conditions, que la solution du Tribunal de Saint-Brieuc, bien que conforme à la jurisprudence de la Cour de cassation, ait rencontré assez peu de faveur auprès des tribunaux, et que nous n'ayons pu découvrir d'autres décisions rendues dans ce sens. La jurisprudence de la Chambre civile, poussée jusque dans ses conséquences extrêmes, devait conduire nécessairement au système de M. Dereux. Ce procédé étant inacceptable du point de vue pratique, les tribunaux ont cherché d'autres moyens de résoudre la question, et, comme le dit M. Gardenat (article précité, *Sem. jur.*, 1931, p. 513), « ...on est tombé en pleine anarchie ». Mis en présence de ce dilemme : appliquer un système impraticable ou se mettre en contradiction avec une jurisprudence qu'ils avaient contribué eux-mêmes à élaborer, les tribunaux ont choisi cette dernière alternative. Sommes-nous inévitablement enfermés dans ce dilemme ? N'y a-t-il pas possibilité d'en sortir de façon plus rationnelle ? C'est ce que nous allons voir.

CONCLUSION

Nous avons vu à quels résultats inadmissibles conduisait la jurisprudence nouvelle de la Cour de cassation, et dans quelles difficultés l'arrêt des Chambres réunies avait placé les Cours d'appel et les tribunaux. Devant un tel désarroi qui révélait l'impossibilité où se trouvait la jurisprudence de résoudre à elle seule la question d'une manière satisfaisante, plusieurs auteurs ont songé à faire appel au législateur. C'est ainsi que M. Capitant, dans sa *Chronique* au D. H. de 1927 (p. 49 et suiv.) que nous avons déjà citée, disait que, pour graduer la responsabilité suivant la nature des choses, il fallait une loi. L'éminent professeur, dans une autre *Chronique* (D. H., 1930, p. 29) écrite après l'arrêt des Chambres réunies, dit encore : « Nous ne serions pas étonné qu'un jour prochain le législateur dût intervenir pour remettre les choses au point. » M. Lalou, dans son ouvrage sur la responsabilité civile publié en 1928, parlant des « conséquences extraordinaires » des arrêts de la Chambre civile du 29 juillet 1924 et du 21 février 1927, réclamait aussi (p. 317, n° 600) l'intervention du législateur. « Les automobiles, écrivait cet auteur, créent, en effet, un risque anormal, et il serait juste

qu'à ce risque anormal correspondît une responsabilité dérogatoire au droit commun. » M. Savatier déclare également, dans sa note relative aux arrêts Luzerna et Thil (D. P. 1930.1.137) : « Nous ne croyons donc pas que soit viable la tendance que nous avons cru lire entre les lignes du second arrêt (l'arrêt Thil) rapporté ci-dessus... Si vraiment la jurisprudence que nous craignons venait à s'établir définitivement, nous y verrions une raison de plus pour corriger par une loi les errements actuels de l'article 1384. »

Parmi les auteurs qui pensent que, seule, une solution législative permettrait de sortir de l'impasse où la Cour de cassation s'est imprudemment engagée, il faut citer M. M. Picard, qui a étudié la question de plus près et propose certaines idées dont pourrait s'inspirer utilement le législateur.

I. — Solution législative proposée par M. M. Picard.

M. M. Picard (« Pour une loi sur les accidents d'automobiles », deux articles publiés dans la *Rev. gén. des Assurances terrestres*, 1931, p. 5 et 489) constate tout d'abord que le problème de la circulation automobile a été mal posé. On a voulu y voir une question de responsabilité alors que les solutions jurisprudentielles dépassent le résultat auquel doit mener l'idée d'une responsabilité, même à base objective. « Au fond, se demande M. M. Picard, est-ce bien un problème de responsabilité qui est en jeu ? Lorsqu'il était question, avant 1898, d'assurer aux ouvriers victimes d'un accident du travail, une juste réparation, on parlait de responsabilité patronale et on en

cherchait la justification dans la disposition de l'article 1384, 1°, du Code civil. Les auteurs, comme les tribunaux, n'avaient pas le choix et ne pouvaient qu'invoquer les principes de la responsabilité civile. Mais aujourd'hui, depuis l'intervention du législateur, tout le monde comprend que le système légal n'est pas un système de responsabilité. » Avec M. Ripert, dont il rapporte l'opinion, M. M. Picard pense que la loi de 1898 est non pas une loi relative à la responsabilité, mais une loi d'assurance, car elle répartit des risques évalués forfaitairement. « Nous pensons, ajoute M. M. Picard, qu'il en est de même à l'égard des accidents d'automobile. Le législateur doit s'efforcer de protéger le public devant l'importance et le danger de la circulation automobile; il doit garantir la réparation des dommages causés. Mais il s'agit, à la vérité, beaucoup plus d'une garantie légale que d'une responsabilité proprement dite. La conduite de l'automobiliste importe peu et il n'est pas question de l'apprécier; ce qu'il faut c'est que le dommage soit réparé. » Il s'agit donc, pour M. M. Picard, de créer un risque nouveau, le risque automobile, que la loi devra répartir d'une manière équitable. Pour cela, il faudra tenir compte des intérêts en présence et ne pas imposer de charges excessives aux conducteurs d'automobiles tout en protégeant d'une manière efficace les personnes qui supportent les inconvénients de la circulation sans jouir de ses avantages. « Sans doute, dit M. M. Picard, il faut avant tout assurer aux victimes une réparation juste et rapide. Il serait inadmissible d'exiger d'elles la preuve de la faute de l'auteur de l'accident, car cette exigence aboutirait en fait

à leur refuser bien souvent toute réparation. Mais il ne serait pas juste non plus que la charge de cette réparation retombât tout entière sur les automobilistes. » Aussi M. M. Picard propose-t-il de dispenser la victime de toute preuve autre que celle de la matérialité de l'accident mais, en revanche, de ne lui accorder qu'une réparation forfaitaire. C'est le système déjà admis par la loi du 9 avril 1898. M. le professeur M. Picard croit que l'on peut, en se gardant toutefois d'assimiler trop hâtivement le risque automobile au risque professionnel, s'inspirer de cette loi sur un certain nombre de points : par exemple, instituer un fonds de garantie pour assurer le paiement des indemnités, soumettre au contrôle de l'Etat les sociétés pratiquant l'assurance des véhicules automobiles, exiger de l'auteur d'un accident une déclaration analogue à celle prévue par l'article 11 de la loi de 1898, limiter le nombre des personnes ayant droit à réparation et supprimer la réparation du dommage moral. M. M. Picard, s'inspirant aussi des lois qui existent sur cette matière dans certains pays étrangers, notamment en Allemagne et en Finlande, prévoit certains détails d'application dans lesquels nous ne saurions entrer, sous peine de nous trop éloigner de notre sujet. Nous nous bornerons à renvoyer sur ces différentes questions (fixation et mode de règlement des indemnités) au second des articles de M. M. Picard.

Pour en revenir à la matière que nous étudions, la loi, avons-nous vu, doit protéger les personnes étrangères à la circulation : il s'agit de déterminer quelles sont ces personnes. Si la question ne se pose pas pour

les piétons, qui, évidemment, ne participent pas à la circulation, ni pour les automobilistes, qui y participent au premier chef, la question est douteuse pour les conducteurs d'autres véhicules. « Faut-il, écrit M. M. Picard, faire intervenir ici, du moins dans une certaine mesure, la solution à laquelle la jurisprudence s'était arrêtée avant l'arrêt des Chambres réunies du 13 février 1930 qui consistait à établir une hiérarchie entre les véhicules suivant leur caractère plus ou moins dangereux ? Nous ne le pensons pas. Outre que cette hiérarchie serait fort difficile à établir et somme toute arbitraire, elle ne serait pas dans la ligne de la loi que nous envisageons. Cette loi doit régir en principe tous les véhicules à moteur, et, par suite, elle ne saurait être invoquée que par ceux qui, au moment de l'accident, n'étaient pas transportés par l'un de ces véhicules. Les motocyclistes se trouveront donc empêchés de l'invoquer mais non les bicyclistes ni les occupants d'un véhicule à traction animale. » Telle doit être la solution qui s'impose si l'on veut être logique. En effet, si la loi a pour but de parer aux inconvénients de la circulation automobile, on doit mettre le nouveau risque à la charge des seuls propriétaires de véhicules à moteur. Cette solution nous semble raisonnable, car il est évident que la circulation n'est devenue un danger public que grâce à la prodigieuse multiplication des automobiles et des motocyclettes. Sans doute, les véhicules hippomobiles occasionnent-ils des accidents et il arrive qu'un cycliste renverse un piéton; mais, tant que ces véhicules étaient seuls en circulation, les accidents étaient beaucoup plus rares, et, sans le développement de la

circulation automobile, le législateur n'aurait pas besoin d'intervenir.

La loi proposée met donc d'un côté les véhicules à moteur (y compris, pensons-nous, les bicyclettes à moteur, qui nous paraissent avoir les mêmes inconvénients que les motocyclettes) et, de l'autre côté, les piétons et tous les autres véhicules sans moteur. Si une automobile ou une motocyclette blesse un piéton, un cycliste, le conducteur d'une voiture hippomobile ou d'une charrette à bras, ou détériore l'un de ces véhicules, la victime obtiendra automatiquement une indemnité partielle, dont le paiement lui sera garanti grâce aux organisations prévues par la loi.

Le système du risque ainsi appliqué aux véhicules à moteur doit-il exclure complètement la responsabilité de droit commun ? Devra-t-on, dans le système législatif de M. M. Picard, permettre à la victime de réclamer une indemnisation intégrale en prouvant la faute de l'automobiliste ou du motocycliste, et celui-ci aura-t-il le droit d'échapper à la réparation en prouvant la faute de la victime ? M. M. Picard est d'avis qu'il vaut mieux, si l'on ne veut pas multiplier les procès, écarter résolument l'application de l'article 1382, sauf dans le cas de faute inexcusable ou intentionnelle, à l'exemple de la loi de 1898.

Ainsi, lorsqu'il se produit une collision entre un véhicule à moteur et un véhicule sans moteur, la réparation du dommage subi par ce dernier est réglée par la loi. Qu'arrive-t-il si une collision se produit entre deux véhicules à moteur, ou entre deux véhicules sans moteur ? Que fera-t-on si, dans une collision entre un véhicule à moteur et un véhicule sans moteur, c'est

le premier qui a subi un préjudice ? M. M. Picard a prévu ces différentes hypothèses et nous allons voir quelles solutions il propose de leur appliquer.

§ I^{er}. — LES COLLISIONS ENTRE VÉHICULES A MOTEUR.

Lorsqu'une collision se produit entre véhicules à moteur, M. M. Picard estime qu'il ne peut être question de risque automobile : les personnes qui contribuent à créer un risque ne sont pas fondées à demander qu'on les protège contre lui. La loi nouvelle doit donc, dans ce cas, exiger de chacun des conducteurs la preuve de la faute de l'autre conformément à l'article 1382. « Si les intéressés estiment cette protection insuffisante, ajoute M. M. Picard, ils peuvent contracter une assurance individuelle. » (Pour la même raison, M. M. Picard exclut du droit de se prévaloir de la loi les personnes transportées gratuitement; quant à celles qui sont transportées à titre onéreux, elles peuvent invoquer les règles de la responsabilité contractuelle.)

Nous croyons, avec M. M. Picard, que telle est, en effet, la solution à laquelle il faut s'arrêter. D'ailleurs, en revenant à l'application de l'article 1382 au cas de collision entre véhicules à moteur, la loi ne ferait au fond que consacrer le résultat auquel arrivaient, en dernière analyse, la grande majorité des décisions de jurisprudence. Nous avons montré dans notre second livre que, dans la plupart des cas, le juge, bien qu'il prétendît faire dépendre sa décision d'un critérium objectif, tel que le fait du heurt ou

celui du dommage, recherchait, en réalité, s'il n'y avait pas eu de faute commise par l'une des parties. Ou bien, si le juge ne pouvait relever aucune faute à la charge de l'un ou de l'autre conducteur, il se tirait d'embarras par un moyen commode : il décidait que les deux présomptions résultant de l'art. 1384 s'étaient mutuellement détruites, et il renvoyait les parties prouver la faute suivant les règles du droit commun. Ainsi, presque toujours, on était ramené, soit d'une manière non avouée, soit ouvertement, à l'article 1382. Au lieu de poser en principe qu'il fallait appliquer l'article 1384 pour n'en tenir ensuite aucun compte, il était beaucoup plus simple et plus juridique d'admettre tout de suite l'application de l'article 1382. Et si, dans quelques hypothèses, assez rares en pratique, il arrivait qu'il fût vraiment impossible, malgré les différentes enquêtes, de connaître les circonstances de l'accident, était-il plus juste de substituer, suivant l'expression de M. Ripert, « au hasard du dommage le hasard de la réparation » ? (D. P., 1930:157).

§ 2. — LES COLLISIONS ENTRE VÉHICULES SANS MOTEUR.

M. M. Picard pense que la présomption de l'article 1384 devra, dans ces hypothèses, continuer à s'appliquer, mais qu'il faudrait « restituer à l'article 1384 sa véritable physionomie et sa véritable portée. Il faudrait conserver la présomption de faute qu'il édicte mais permettre au gardien de la chose de détruire cette présomption en démontrant qu'il n'a commis aucune faute. » Cette modification de la force de la

présomption de l'article 1384 s'impose, car il serait inacceptable que la victime d'un accident causé par un véhicule sans moteur fût mieux traitée — pouvant invoquer une présomption quasi-irréfragable et obtenir une indemnisation intégrale — que la victime d'un accident causé par un véhicule à moteur. En permettant au cycliste ou au conducteur de la voiture attelée de prouver qu'il n'a commis aucune faute, on rétablirait l'équilibre entre le système de la loi et celui de l'article 1384.

Si, jusqu'à présent, nous avons adhéré entièrement au système de M. M. Picard, nous ne pouvons le suivre sur ce dernier point. D'abord, nous croyons que si l'on admet, avec la jurisprudence, que l'article 1384, paragraphe premier, édicte une présomption de responsabilité à l'encontre du gardien d'une chose inanimée quelconque (nous dirons plus loin quelle est notre opinion à ce sujet), cette présomption doit, normalement, être irréfragable. La « véritable physionomie » de cette présomption, c'est de ne pouvoir être détruite par l'absence de faute du gardien. Ce système, consacré par la Cour de cassation, pour l'article 1384, alinéa 1^{er}, en 1919, était, comme l'a montré M. Ripert, dans l'article que nous avons déjà cité (*Semaine juridique*, 1928, p. 633), appliqué depuis longtemps à la présomption de l'article 1385, et, ajouterons-nous, à celle de l'article 1386 du Code civil. C'est au contraire le régime de la responsabilité des père et mère, des artisans et des instituteurs qui apparaît comme l'exception, la présomption quasi-irréfragable étant la règle. Au surplus, si la Chambre civile et la Chambre des requêtes ont, en 1919 et en

1920, admis ce renforcement de la présomption de l'article 1384, ce ne pouvait être en vue des accidents d'automobiles, puisqu'à cette époque la Cour de cassation n'appliquait pas encore l'article 1384 aux automobiles en marche. En décidant que le gardien d'une chose ne peut s'exonérer de la présomption qui pèse sur lui en prouvant qu'il n'a commis aucune faute, la Cour de cassation a formulé une règle générale : si donc on veut atténuer la force de la présomption de l'article 1384, il faudra le faire non seulement pour la responsabilité des gardiens de véhicules, mais pour celle du gardien de toute chose inanimée. Il faudra même aller plus loin, car tout le système de la responsabilité civile constitue un ensemble homogène, et on ne voit pas pourquoi la responsabilité des commettants, celle du gardien d'un animal ou du gardien d'un bâtiment seraient plus fortes que celle qui est tirée par la jurisprudence du paragraphe premier de l'article 1384.

Cependant, la modification de l'article 1384 que demande M. M. Pïcard a été également préconisée par d'autres auteurs, notamment M. Capitant et M. Savatier. M. Capitant, dans sa Chronique au D. H. 1927 (p. 49 et suiv.), écrit : « On devrait admettre comme règle que l'auteur présumé sera déchargé s'il prouve qu'il s'est comporté en bon père de famille, qu'il n'a commis ni négligence, ni imprudence, ni contravention aux règlements. Il n'est pas équitable de lui imposer l'obligation de réparer des dommages dont il n'est pas possible de déterminer la cause. » M. Savatier, nous l'avons vu (D. P. 1927.2.169), croit également que la jurisprudence devrait revenir à la solution qu'elle avait admise jusqu'en 1919.

Sans vouloir insister davantage sur le point de savoir si l'interprétation actuelle de la force de la présomption est plus conforme à la ligne générale de la responsabilité instituée par le Code civil ou si, sur ce point, la jurisprudence de la Cour de cassation est dans l'erreur, demandons-nous si la modification proposée par ces auteurs serait bien efficace pour atténuer la présomption de l'article 1384. M. M. Picard semble penser que le conducteur de la bicyclette ou de la voiture hippomobile qui a causé un dommage pourra facilement établir qu'il n'a commis aucune faute. Cela nous paraît douteux. Nous supposons, par hypothèse, que ce conducteur n'a pas pu prouver la faute de la victime ou le fait d'un tiers: il n'y avait pas de témoins, par exemple, et l'examen des lieux n'a rien pu révéler aux experts chargés de rechercher les causes de l'accident. Comment, dans ces conditions, prouver que l'on n'a commis aucune faute? Pour cela aussi, il aurait fallu qu'il y eût des témoins ou que l'accident eût laissé des traces qu'il fût possible d'interpréter. Supposons, au contraire, qu'il y ait eu des témoins; il est peu probable que ceux-ci puissent affirmer l'absence de faute du gardien du véhicule qui a causé le dommage sans pouvoir également déposer contre la victime, car, s'ils ont vu comment se comportait l'une des parties, ils ont dû voir en même temps quelle était l'attitude de l'autre. Pour que la modification de la présomption de l'article 1384, § 1^{er}, fût utile, il faudrait que l'accident eût été occasionné par un événement indépendant de l'une et de l'autre partie, de telle sorte que le gardien de la chose dommageable ait pu prouver qu'il n'avait commis

aucune faute sans qu'il lui ait été possible de prouver une faute de la victime. Dans ce cas, l'auteur de l'accident, si l'on ne modifiait la présomption, devrait réparer le dommage, tandis qu'il serait exonéré si l'on admettait que la présomption pût être détruite par la preuve de l'absence de faute. Mais une telle hypothèse est-elle de nature à se présenter en pratique ? Avec les véhicules à moteur, il peut arriver, ceux-ci ayant parfois des réactions inattendues, qu'une collision se produise alors que les conducteurs avaient pris toutes les précautions qu'il était humainement possible de prévoir. Conçoit-on une collision entre véhicules hippomobiles ou entre bicyclettes où il n'y ait nécessairement une faute du gardien ou de la victime ? Ces véhicules obéissent suffisamment aux impulsions du conducteur pour qu'ils ne puissent entrer en collision sans qu'il y ait eu, pour le moins, une maladresse de l'abordeur ou de la victime ; en outre, ces véhicules sont d'une construction assez simple pour qu'il soit aisé de voir s'ils sont en état de circuler sans causer d'accidents (dans des circonstances d'ailleurs difficiles à imaginer) par suite d'une défectuosité quelconque. Nous sommes ainsi fondé à conclure que le prétendu adoucissement du régime de la présomption serait, en pratique, bien illusoire.

Enfin, si l'on décide que l'article 1384 doit continuer à s'appliquer aux véhicules sans moteur, lorsque, en l'absence de toute preuve, les deux présomptions subsisteront, nous retomberons dans les mêmes difficultés que celles où nous avait placés l'arrêt des Chambres réunies. Il faudra encore, nous semble-t-il, décider que chacun doit réparer le préjudice .

subi par l'autre, et, si le système ne risque plus d'avoir d'aussi graves conséquences pratiques qu'auparavant, les collisions de ce genre étant tout de même plus rares et moins dommageables que celles dues aux automobiles, il peut conduire à des résultats fort injustes.

§ 3. — CAS OU, DANS UNE COLLISION ENTRE UN VÉHICULE SANS MOTEUR ET UN VÉHICULE A MOTEUR, DES DOMMAGES ONT ÉTÉ SUBIS PAR CE DERNIER.

Il peut arriver aussi qu'un automobiliste soit tué par une voiture hippomobile : l'affaire Thil et Thomas c. Suisse, notamment, prouve que ce n'est pas là une hypothèse d'école. Dans ce cas, si le conducteur de la voiture attelée a subi des dommages, il n'aura droit qu'à une réparation forfaitaire. Par contre, à moins qu'il ne prouve qu'il n'a commis aucune faute (mais nous avons vu que cette preuve est loin d'être aisée à faire lorsque l'accident s'est passé sans témoins), le conducteur du camion attelé réparera intégralement le préjudice causé à l'automobiliste. Est-il possible d'admettre une semblable solution ? La loi sur le risque automobile ne doit pas pouvoir se retourner contre ceux qu'elle entend protéger.

Comment, alors, coordonner le risque automobile avec la responsabilité du fait des choses sans arriver à des résultats choquants ? Le moyen est bien simple : c'est de revenir au principe de l'article 1382 et rendre à l'article 1384 son véritable sens, celui que les codificateurs lui avaient donné en 1804 et non pas celui que les tribunaux lui ont découvert un jour.

II. — Pour l'abandon de l'article 1384.

Nous savons qu'une telle proposition va soulever des protestations indignées. On nous reprochera de méconnaître le rôle bienfaisant de la jurisprudence, de ne pas comprendre que c'est par son patient effort d'adaptation qu'elle arrive à rajeunir les institutions vieilles, que c'est grâce à son œuvre que, plus de cent vingt-cinq ans après sa rédaction, notre Code peut encore s'appliquer sans que ses règles nous paraissent trop étroites et oppressives. On aurait tort de croire que nous n'apprécions pas à leur juste valeur certaines constructions jurisprudentielles aussi ingénieuses qu'utiles. Mais, en notre matière, nous croyons, contrairement à ce qu'a dit M. P. Matter à la fin de ses conclusions, que la Cour de cassation a commis une erreur lorsqu'elle s'est avisée de sortir de son obscurité « ce petit lambeau d'article » dont elle ne sait plus que faire à présent. Il n'est pas douteux qu'en s'engageant dans cette voie, la Cour de cassation ne savait pas où elle allait. Confiante en son étoile, elle a suivi les juridictions inférieures, et comme celles-ci, de leur côté, se laissaient guider par les suggestions aussi subtiles que variées de la Doctrine, notre Cour suprême a fini par s'égarer.

L'application de l'article 1384 du Code civil a, croyons-nous, le tort d'être contraire aux intentions des rédacteurs du Code et de n'avoir plus aujourd'hui aucune raison d'être.

Et d'abord, la grande majorité des auteurs soutiennent, avec juste raison, que la première phrase de l'article 1384, bien loin d'avoir le sens que lui a

donné la Cour de cassation en 1896, ne fait qu'annoncer les paragraphes suivants de l'article 1384, l'article 1385 et l'article 1386. Nous n'insisterons pas : ceci est reconnu à peu près par tout le monde. Nous pouvons tenir pour certain que la Cour de cassation, sous couleur d'interpréter l'article 1384, a, en réalité, ajouté au système du Code civil une présomption qui n'existait pas.

Cet empiétement de la jurisprudence sur le rôle du législateur trouvait, à l'origine, sa justification, l'article 1382 n'ayant pu remédier d'une manière suffisante aux conséquences dommageables du machinisme. Mais, après le vote des lois du 9 avril 1898 et du 30 juin 1899, relatives aux accidents du travail causés par les machines dans l'industrie et dans l'agriculture, l'article 1384 perdit à peu près toute son utilité. Les extensions successives de la législation sur les accidents du travail (lois du 12 avril 1906, du 18 juillet 1907, du 15 juillet 1914, du 15 décembre 1922 et du 2 août 1923) rétrécirent progressivement le champ d'application de l'article 1384. Plus récemment encore, la loi du 31 mai 1924, prévoyant la réparation des dommages causés aux personnes où à la surface par le gardien d'un aéronef, a repoussé d'avance toute intervention de l'article 1384 en cette matière. Enfin, certains préjudices sont justifiables de l'article 1386 : ce sont ceux causés par les bâtiments et les objets qui y sont incorporés. La responsabilité contractuelle sert également de base à la réparation d'un certain nombre de dommages, par exemple ceux qui sont causés à un voyageur par le matériel d'une compagnie de chemins de fer.

Dans quelles hypothèses, alors, la présomption de l'article 1384 peut-elle aujourd'hui intervenir sans usurper les fonctions d'un texte existant ? Il y a, nous dira-t-on, les accidents d'automobiles. Précisé-ment, en cette matière, la jurisprudence a démontré son impuissance à tirer parti de la présomption, dont le jeu aboutit à des résultats inacceptables. Il y a aussi, par exemple, les accidents causés par certaines matière dangereuses, explosives ou particulièrement inflammables (dépôts d'essence, de brai, de grenades, etc...), les armes à feu, etc... Ici encore, nous pensons que l'article 1384 doit être écarté. En effet, de deux choses l'une : ou bien ces objets, dont la manipulation présente de grands dangers, occasionnent des accidents très nombreux, et, en ce cas, il faut, ainsi qu'on l'a fait pour les accidents du travail, ainsi que le législateur le fera nécessairement pour les automobiles, répartir le risque et en assurer la réparation au moyen d'une loi ; ou bien les dommages causés n'ont pas une fréquence et une gravité suffisantes pour motiver une intervention législative : les autorités administratives doivent alors intervenir, réglementer l'usage de ces choses dommageables, et, au besoin, instituer une responsabilité spéciale. Ceci appartient à l'administration et non à la justice, qui ne saurait le faire sans tomber dans l'arbitraire.

Enfin, un certain nombre d'accidents resteront encore en dehors de ces textes législatifs ou réglementaires. L'article 1382 doit suffire à en assurer la réparation, car il ne faut pas oublier que la responsabilité aquilienne peut être mise en jeu par une faute très légère, et il est bien rare, lorsqu'un accident se

produit, que l'on ne puisse relever une imprudence du gardien de la chose qui a causé le dommage ou de la victime qui l'a subi. Nous avons vu, d'ailleurs, qu'au fond le juge s'efforce toujours d'étayer sa décision sur l'appréciation de la conduite des parties. Ceci apparaît nettement dans la matière des collisions de véhicules où, en fait, on n'applique pas l'article 1384. Était-il dès lors bien nécessaire de l'invoquer ? En particulier, en cette matière, l'application de l'article 1384 (application bien tardive d'ailleurs, car, tandis que, dès le début du siècle, les tribunaux admettaient la présomption de l'article 1384 dans des cas absurdes, ce n'est qu'en 1924 que l'on s'est avisé de la faire servir aux accidents d'automobiles) n'a-t-elle pas retardé le vote d'une loi spéciale ? Le mouvement législatif commencé en 1907¹ aurait très probablement, même en tenant compte des lenteurs et des résistances, déjà abouti à l'heure actuelle.

Et s'il arrive qu'un accident soit dû à un cas de force majeure, est-il équitable de faire peser la réparation sur le propriétaire de la chose plutôt que sur la victime ? Les partisans de la responsabilité objective eux-mêmes sont forcés de reconnaître que, si l'on doit assumer le risque des dommages causés par le fait des choses que l'on possède, on ne peut être contraint de réparer ceux qui sont dus à un cas de force majeure. Il est absolument faux, croyons-nous, de dire que tout dommage doit être réparé. Le des-

1. V. le projet de loi relatif à la responsabilité en matière d'accidents d'automobiles, texte proposé par la Commission d'études législatives, *Bulletin de la Société d'Etudes législatives*, 1907, p. 222; — v. également L'accident d'automobile et la loi, par M. A. Colin, *Rev. politique et parlementaire*, 1908, p. 120 et suiv.

tin a de ces inégalités que les hommes ne peuvent entreprendre de redresser sous peine de tomber d'une injustice dans une autre.

M. Capitant, dans sa *Chronique* au D. H., 1930, p. 29, ayant constaté le glissement de la jurisprudence contemporaine vers l'idée de risque généralisée, se demande si un tel aboutissement réaliserait un progrès. L'homme, traqué dans le moindre de ses gestes, car chaque geste peut être une source de dommage pour autrui, devrait renoncer à toute activité. De plus, cette tendance à réparer coûte que coûte le dommage subi par la victime, conduit, ainsi que le montre M. Savatier (D. H., 1931, p. 9), à une « socialisation de la responsabilité », et, partant, à un affaiblissement du sentiment de la responsabilité personnelle. Et, comme M. Capitant, M. Savatier se demande si cela aussi constitue un progrès. Nous ne le croyons pas, pour notre part. Nous sommes de l'avis du tribun Tarrible, qui déclarait, en 1804 (Fenet, t. 13, p. 488) : « Le dommage, pour qu'il soit sujet à réparation, doit être l'effet d'une faute ou d'une imprudence de la part de quelqu'un ; s'il ne peut être attribué à cette cause, il n'est plus que l'ouvrage du sort, dont chacun doit supporter les chances ; mais, s'il y a eu faute ou imprudence, quelque légère que soit leur influence sur le dommage, il en est dû réparation. »

Hors le cas de certains dommages particulièrement graves par leur nombre ou leurs conséquences, et c'est alors au législateur d'intervenir afin d'en prévoir la réparation équitable, il ne doit pas y avoir de responsabilité sans faute. Ce n'est pas rendre la justice que de faire retomber sur les uns les calamités

que le hasard envoie aux autres. « C'est un cadeau de Jupiter », disait plaisamment un de nos éminents professeurs. Vouloir à tout prix trouver un responsable serait dépasser nettement toute idée de responsabilité, et même, pouvons-nous dire, l'équité la plus élémentaire.

Vu : Le président de la thèse,

M. PICARD.

Vu : le Doyen,

H. BERTHÉLÉMY.

Vu et permis d'imprimer :

Le Recteur,

CHARLÉTY.

BIBLIOGRAPHIE

Le Code de la Route (Décret du 31 décembre 1922, modifié par celui du 6 octobre 1929) :

Blaisot (A.). — *Commentaire juridique et pratique du Code de la route* (1925).

Perraud-Charmantier. — *Manuel pratique de l'automobile* (1927).

Amblard (J.). — *Le Code de la route* (1929).

Margueron. — *Le droit routier* (1930).

Gardenat (L.). — *Le Code de la route et la responsabilité automobile* (1930).

Ouvrages généraux.

Aubry et Rau. — *Cours de Droit civil français*, 5^e édition, revue et complétée par M. E. Bartin, tome 12, § 750, note 1 bis.

Colin (A) et Capitant (H.). — *Cours élémentaire de Droit civil français*, tome II, 6^e édition (1931), p. 402 et suiv.

Gardenat (L.) et Salmon-Ricci. — *De la responsabilité civile* (1927).

Josserand (L.). — *Cours de droit civil positif français*, tome II, (1930).

Lalou (H.). — *La responsabilité civile* (1928).

Planiol et Ripert. — *Traité élémentaire de Droit civil*, 11^e édition, tome II.

Planiol et Ripert, avec le concours de M. P. Esmein. — *Traité pratique de Droit civil*, tome VI, Obligations, 1^{re} partie.

Articles.

Blaisot (A.). — L'article 1384 C. civ. s'applique-t-il aux cyclistes ? (*Semaine juridique*, 1929, p. 273.)

- Colin** (A.). — L'accident d'automobile et la loi. (*Revue politique et parlementaire*, 1908, p. 120 et suiv.)
- Dereux** (G.). — Des collisions d'automobiles ou cycles dont les causes n'ont pu être établies. (*Les Lois nouvelles*, 1^{er}-15 avril 1930, p. 151 et suiv.)
- Gardenat** (L.). — La collision entre véhicules et l'article 1384. (*Semaine juridique*, 1931, p. 513 et suiv.)
- Picard** (M.). — La responsabilité des accidents d'automobiles devant les Chambres réunies de la Cour de cassation. (*Revue générale des assurances terrestres*, 1930, p. 259 et suiv.)
- Pour une loi sur les accidents d'automobile. (Même *Revue*, 1931 p. 5 et 489.)
- Ripert** (G.). — L'application aux immeubles de la responsabilité du fait des choses. (*Semaine juridique* 1928, p. 633.)
- Savatier** (R.). — Le Code de la route et les collisions de véhicules. (*Les Lois nouvelles*, 1^{er} juillet 1931, p. 17 et suiv.)

Notes et Chroniques.

- Avocat général **Cavarroc**. — Etude sous l'arrêt de la Cour de Riom du 6 mars 1930. (*G. P.*, 1930.1.838.)
- Demogue** (R.). — *Revue trimestrielle*, 1927, p. 968, sous Tribunal de Valence, 3 mai 1927. (*G. P.*, 1927.2.580.)
- *Rev. trim.*, 1930, p. 375, note sous Chambres réunies, 13 février 1930.
- Esmein** (A.). — S. 1897.1.17, note sous Cass. civ., 16 juin 1896.
- Esmein** (P.). — S. 1927.1.137, note sous Ch. civ., du 21 février 1927.
- S. 1928.1.89, note sous Civ., 25 juillet et 26 octobre 1927.
- S. 1931.1.121, note sous Req., 1^{er} mai 1930 et Civ., 24 juin 1930.
- Hubert** (F.). — S. 1926.1.129, note sous Req., 25 novembre 1924.
- Hugueney**. — S. 1925.1.289, note sous Ch. civ., 9 février 1925.
- Josserand** (L.). — D. P. 1928.1.97, note sous Req., 6 mars 1928.
- D. P. 1929.2.41, note sous Cour d'Angers, 21 mai 1928,
- Cour de Dijon, 16 octobre 1928, — et Cour de Montpellier, 28 février 1929.
- Lalou** (H.). — *Gaz. Trib.*, 1931, 1^{er} sem., p. 7, note sous Civ. 24 juin 1930.

Mazeaud (H.). — S. 1928.1.179, note sous Req. 19 décembre 1927 et Civ., 30 janvier 1928.

Perraud-Charmantier. — *Semaine juridique*, 1931, p. 618, note sous Trib. correctionnel d'Orléans, 22 avril 1931.

Picard (M.). — *Revue générale des assurances terrestres*, 1930, p. 113, note sous Cour de Montpellier, 4 mars 1929, Cour de Paris, 12 avril 1929 et 6 juillet 1929. Même revue, 1930, p. 909, note sous Req. 1^{er} mai et Civ. 24 juin 1930.

Ripert (G.). — D. P., 1925.1.5, Civ. 29 juillet 1924.

— D. P. 1927.1.97, note sous Civ. 21 février 1927.

— D. P. 1930.1.57, note sous Chambres réunies, 13 février 1930.

Saleilles. — D. P. 1897.1.433, note sous Civ. 16 juin 1896.

Savatier. — D. P. 1925.2.41, note sous Trib. civ. de Lyon, 3 janvier 1925.

— D. P. 1927.2.169, note sous Trib. de la Drôme, 3 mai 1927 et Cour de Chambéry, 20 juin 1927.

— D. P. 1930.1.81, note sous Req. 3 mars 1930 et Civ., 14 avril 1930.

— D. P. 1930.1.137, note sous Req. 1^{er} mai 1930 et Civ. 24 juin 1930.

Conclusions de l'avocat général Langlois, dans l'arrêt de la Chambre civile du 21 février 1927, *G. P.*, 1927.1.407.

Conclusions du procureur général P. Matter, dans l'arrêt des Chambres réunies du 13 février 1930, *G. P.*, du 20 février 1930.

Capitant (H.). — D. H. 1927 p. 49 : *Les fluctuations de la théorie de la responsabilité par le fait des choses inanimées.*

— D. H. 1930, p. 29 : *La responsabilité du fait des choses inanimées d'après l'arrêt des Chambres réunies du 13 février 1930.*

— D. H. 1931, p. 17 : *Les passages cloutés.*

Josserand (L.). — D. H., 1928, p. 33 : *Les collisions entre véhicules et la responsabilité civile.*

— D. H., 1930, p. 5 : *Le travail de refoulement de la responsabilité du fait des choses inanimées.*

— D. H., 1930, p. 25 : *La responsabilité du fait des automobiles devant les chambres réunies de la Cour de cassation.*

- Savatier.** — D. H., 1929, p. 65 : *Les accidents de bicyclette et l'article 1384 C. civ.*
- D. H., 1931, p. 9 : *Vers la socialisation de la responsabilité et des risques individuels ?*
- Voirin.** — D. H., 1929, p. 1 : *La notion de chose dangereuse.*
-

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	7
PLAN DE TRAVAIL.....	15

LIVRE PREMIER

APPLICATION DE L'ARTICLE 1382 C. CIV. : LA FAUTE INITIALE ET DETERMINANTE

LIVRE SECOND

APPLICATION DE L'ARTICLE 1384 § 1^{er} C. CIV.

PREMIÈRE PARTIE. — L'ARTICLE 1384 § 1 ^{er} C. CIV. ET LES COLLI-	
SIONS DE VÉHICULES AVANT L'ARRET DES CHAMBRES RÉUNIES	
DE LA COUR DE CASSATION DU 13 FÉVRIER 1930.....	33
<i>Chapitre premier. — Distinction entre le fait de l'homme et le</i>	
<i>fait de la chose.....</i>	<i>50</i>
<i>Chapitre II. — Distinction entre les choses dangereuses et les</i>	
<i>choses inoffensives.....</i>	<i>55</i>
§ 1. Exposé du système de M. Ripert.....	57
§ 2. Système de M. Savatier.....	59
§ 3. Système de M. Josserand.....	65
§ 4. Systèmes proposés par M. P. Esmein et par M. Voirin	69
§ 5. Système de l'Avocat général Langlois.....	75
§ 6. La notion de chose dangereuse devant les tribunaux	76
<i>Chapitre III. — Critérium tiré du heurt ou du dommage.....</i>	
§ 1. Système du choc unilatéral.....	80
§ 2. Système du dommage unilatéral.....	82
<i>Chapitre IV. — Neutralisation et cumul des présomptions....</i>	
§ 1. Neutralisation des présomptions.....	86
§ 2. Cumul des présomptions.....	87
SECONDE PARTIE. — L'ARTICLE 1384 § 1 ^{er} C. CIV. ET LES COLLI-	
SIONS DE VÉHICULES APRÈS L'ARRET DES CHAMBRES RÉUNIES...	
<i>Chapitre premier. — Etude de l'arrêt des Chambres réunies....</i>	<i>89</i>
§ 1. L'arrêt des Chambres réunies et la distinction du fait	89
de l'homme et du fait de la chose.....	90

§ 2. L'arrêt des Chambres réunies et la notion de chose dangereuse	91
§ 3. L'arrêt des Chambres réunies et le fondement de l'article 1384	99
§ 4. La jurisprudence immédiatement postérieure à l'arrêt des Chambres réunies	107
<i>Chapitre II. — L'arrêt de la Chambre des Requêtes du 1^{er} mai 1930 et celui de la Chambre civile du 24 juin 1930</i>	<i>111</i>
§ 1. Etude de l'arrêt de Luzerna c. Bastian	111
§ 2. Etude de l'arrêt Thil et Thomas c. Suisse	118
§ 3. La jurisprudence postérieure aux arrêts Luzerna et Thil	126
§ 4. Influence des arrêts Luzerna et Thil sur la neutralisation et le cumul des présomptions	138
CONCLUSION	159
I. — <i>Solution législative proposée par M. M. Picard</i>	<i>160</i>
§ 1. Les collisions entre véhicules à moteur	165
§ 2. Les collisions entre véhicules sans moteur	166
§ 3. Cas où dans une collision entre un véhicule sans moteur et un véhicule à moteur des dommages ont été subis par ce dernier	171
II. — <i>Pour l'abandon de l'art. 1384</i>	<i>172</i>
BIBLIOGRAPHIE	179

